ÉTATS-UNIS, MANITOBA

ET

NORD-OUEST

NOTES DE VOYAGE

PAR

N. E. DIONNE, M. D.

Rédacteur en chef du Courrier du Canada

DEUXIÈME ÉDITION

QUÉBEC

IMPRIMERIE DE LÉGER BROUSSEAU

9, rue Buade, 9

1883

EXCURSION

AU

NORD-OUEST

I

Tous les ans les membres de la presse d'Ontario font une excursion dans diverses parties du Canada et des Etats-Unis. Ils ne sont pas encore sortis de là. Le fait est qu'il est bien difficile de songer à traverser l'Océan pour un voyage de deux à trois mois ; il n'est pourtant pas impossible de réaliser un tel projet, et nous connaissons plusieurs

de nos amis de la presse ontarienne qui rêvent de le mettre à exécution.

Cette année comme à l'ordinaire l'excursion a eu lieu. Dans un temps où tout le monde parle du Nord-Ouest, du Manitoba, et du chemin de fer du Pacifique dont on a tant glosé sur tous les tons, il était tout naturel de songer à une excursion vers ces contrées qui font rêver tant de jeunes ambitions. Les principaux officiers de la Presse associée s'étant mis en rapport avec M. J. W. Leonard, agent général du chemin de fer de "Credit Valley.", reçurent l'appui le plus cordial de cet homme qui jouit d'une grande popularité, et qui occupe dans sa sphère spéciale une position très honorable. Le surintendant général de cette même ligne, M. James Ross, et M. Osler, vice-président, se mirent à la tête du mouvement, et grâce à leur concours actif, l'organisation se fit avec célérité, et les diverses compagnies de l'Ouest se mirent bientôt à la disposition des organisateurs et offrirent de

transporter les excursionnistes sans aucuns frais.

De l'aveu même des journalistes d'Ontario, jamais excursion ne fut plus populaire, et dans les fastes de l'histoire de la Presse associée, on se rappellera longtemps celle de 1882. Faire un voyage de près de deux mille lieues, ce n'est pas une mince affaire. Les fatigues et les déceptions sont grandes, mais quand il s'agit de voir du pays, il n'est pas de sacrifices qu'on ne soit disposé de faire. Et voilà pourquoi tant de journalistes d'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de Québec se sont acheminés vers le Far West, le grand et l'immense Far West. Il y en avait cinquante quatre en tout, plus une vingtaine de dames de Toronto, de Bowmanville, de Perth, de St-Thomas et de London. Neuf journalistes de la province de Québec avaient accepté la gracieuse invitation de leurs confrères d'Ontario. Les journaux de Québec qui comptaient des représentants étaient :

le *Canadien*, le *Courrier du Canada*, le *Journal de Québec*, l'*Evènement*, le *Nouvelliste*, la *Minerve*, l'*Electeur*, le *Cultivateur* et l'*Opinion publique*.

La presse anglaise de Québec a cru sage de s'abstenir de participer à cette fête de famille. Nous ne croyons pas devoir la féliciter de cette non-intervention, car elle a eu tout simplement pour effet de démontrer à nos amis d'Ontario que leurs coréligionnaires de la province de Québec ne sont pas ceux qui ont la plus grande largeur de vues. Ils l'ont certes fort bien remarquée, et ils ne se sont pas gêné d'exprimer leur dissatisfaction. Aussi quand il s'est agi de décider où aura lieu l'excursion de l'année prochaine, tous ont déclaré qu'ils seraient fort heureux de visiter la province de Québec, mais à condition qu'ils se mettaaient en rapport avec l'élément canadien français.

Le Comité exécutif de la Presse associée n'a pas encore fait son rapport, mais nous avons tout lieu de croire qu'il

décidera en faveur de notre province. —Nous aurons l'occasion de leur prouver notre estime et de leur faire apprécier la bonne renommée d'hospitalité dont jouit à si bon titre notre bonne ville de Québec. Les excellents rapports que nous avons eus avec eux durant ce long trajet de dix-huit jours, s'en accroîtront davantage ; et c'est ainsi que nous réussirons à faire disparaître les préjugés qui existent dans la province-sœur contre la nationalité canadienne française. Ils sont déjà, disons-le, à moitié disparus, grâce à la part si large que Québec a prise dans cette excursion, et comme me le disait un journaliste libéral, mais distingué du Nouveau-Brunswick, "la "*French domination* n'est pas le mot "propre, on devrait dire la *French in-* "*fluence* (l'influence française). Car par- "tout où les Canadiens français se "montrent, ils font preuve d'une grande "supériorité, et avant aujourd'hui j'a- "voue que je ne les connaissais pas." Du reste nos confrères d'origine étran-

gère nous ont portés sur la main, du moment qu'ils ont compris que nous n'étions ni des ogres, ni des cannibales. Le président de l'Association, M. Pense, et le secrétaire M. Climie, nous ont entourés de prévénances dont je ne saurais trop les remercier.

II

Il me faut maintenant rendre hommage à qui de droit. D'abord aux diverses compagnies de chemins de fer qui nous ont transportés gratuitement, et puis aux agents et employés de ces compagnies, qui ont fait preuve de tant de bonne volonté à notre égard. Ces compagnies sont celles du "Credit Valley", du "Canada Southern", du "Michigan Central", du "Chicago, Rock Island et Pacific", du "St-Paul, Minneapolis et Manitoba", et enfin du "Canadian Pacific."

Ces agents sont M. James Ross, surintendant général du "Credit Valley", M. J. W. Leonard, agent général des passa-

gers de la même compagnie, M. F. Tiffin, agent de la même compagnie, M. W. R. Calloway, agent général de la susdite compagnie et du "Canada Southern", M. J. W. Laven, du "Michigan Central", M. J. F. Lee, du "Rock Island", M. Joe A. McConnell, M. H. F. McNally, du "St-Paul, Minneapolis et Manitoba", M. VanHorne, surintendant du "Pacifique", M. Baker, assistant, M. Egan, M. Harder, et M. Harstone; tous ont pris une part active dans l'excursion, et ont fait preuve d'une grande courtoisie à notre égard. M. Calloway nous a accompagnés tout le long du trajet, et grâce à son entremise nous avons pu sauver des frais, qui sans lui auraient été considérables.

MM. McConnell, Egan et Harder ont été extrêmement obligeants envers nous. Je les remercie bien cordialement de leur extrême sympathie et des services qu'ils nous ont rendus, et je félicite les diverses compagnies susnommées de s'être assuré le concours

d'hommes aussi intelligents que dévoués.

Ces éloges pourraient être considérés comme exagérés ou superflus; mais que le lecteur songe aux embarras d'un trajet comme celui que nous avons dû faire, et il comprendra de suite combien il est utile d'avoir quelqu'un à ses côtés qui s'intéresse à tout, qui s'occupe des bagages, etc., qui voie à ce que les billets d'excursion soient renouvelés, etc. Sous le rapport donc de la prévenance, des égards, de la politesse de la part des organisateurs et des employés qui nous ont accompagnés le long du trajet, il n'y a rien à redire. Ceci m'amène naturellement à parler un peu longuement des compagnies de chemins de fer canadiens et américains qui ont si généreusement mis leurs lignes à la disposition de la presse canadienne. D'abord:

LE " CREDIT VALLEY ".

S'étend depuis Toronto jusqu'à St-Thomas, distance de 122 milles. Le

chemin est très bien fait, et passe à travers une contrée exclusivement agricole. Plusieurs petites villes sont bâties sur le parcours, entre autres Ingersoll, célèbre par ses fabriques de fromage. St-Thomas est une jolie petite ville, bien construite, et où aboutissent plusieurs chemins de fer : le plus remarquable est le

" CANADA SOUTHERN "

dont M. Vanderbilt est le président. A St-Thomas nous prenons cette dernière voie qui nous conduit à Détroit, sur un parcours de 106 milles. Le lac Erié est à notre droite ; quelques milles seulement nous en séparent. Le "Canada Southern" s'étend de Buffalo à Détroit ; distance : 256 milles. Un embranchement depuis le Fort Erié passe par les chutes Niagara et se rend à la ville de Niagara, qui est située à l'embouchure de la rivière du même nom. Cette partie d'Ontario offre des paysages charmants ; la culture des fruits y est très



productive. Ce ne sont partout que côteaux, où la pomme, la poire et la prune viennent avec abondance.

LE " MICHIGAN CENTRAL "

La ligne principale de cette voie ferrée s'étend de Détroit à Chicago, et forme un parcours de 282 milles. Ses embranchements sont très nombreux et sillonnent en tous sens les Etats du Michigan et de l'Illinois, et parcourt, en y comprenant la ligne principale, un trajet de 1027 milles. M. Vanderbilt est encore le président de cette compagnie importante. La voie est solide, mais elle pourrait être mieux nivelée.

On pourrait en dire autant du reste de toutes les voies ferrées américaines que nous avons eu l'occasion de voir de près. Le chemin est cahoteux, et quand la vitesse du train dépasse une certaine moyenne, disons trente milles à l'heure, il devient impossible de garder l'équilibre, et la nuit on ne peut guère dormir à cause de ce balancement con-

tinuel. L'Intercolonial, le Grand Tronc et le chemin de fer du Nord n'offrent pas de semblables inconvénients. A Chicago, nous nous dirigeons vers l'ouest sur une voie nouvelle, c'est le chemin dit :

ALBERT LEA ROUTE

qui nous conduit à Minneapo lis, et puis à St-Paul, distance de 521 milles. Il traverse l'Illinois, l'Iowa, et une partie du Minnesota. A quelque distance de Chicago, se trouve la petite ville de Joliet, renommée par ses carrières de pierres ; c'est là qu'est la prison d'Etat ; plus loin se succèdent rapidement plusieurs petites villes, comme Morris, Seneca, La Salle, Péru, tous centres manufacturièrs d'une haute importance. Ainsi La Salle renferme la plus grande fabrique de zinc des Etats-Unis, et des gisements de charbon très considérables.

A 180 milles environ de Chicago, près de la ville de Rock-Island, nous traversons le Mississipi, sur un pont magnifique, de près de trois quarts de mille de

long. L'Ile (Rock). renferme le plus grand arsenal des Etats-Unis. Sur la rive opposée du grand fleuve, est située Davenport, ville importante et très joliment bâtie. De Chicago à Davenport, la ligne va presque directement de l'est à l'ouest, et maintenant la ligne se dirige vers le nord avec une légère déviation vers l'ouest, en suivant les courbes du Mississipi. On traverse l'Etat d'Iowa dans son entier, puis une bonne partie du Minnesota. Quelques villes sont échelonnées le long de la route, entre autres : West Liberty, Cedar Rapids, ville manufacturière de 12,000 âmes.

Enfin nous arrivons à Minneapolis et dix milles plus loin, à la capitale de l'Etat, St-Paul, où sont les quartiers généraux du chemin de " St Paul, Minneapolis et Manitoba, " ainsi que du " Northern Pacific railroad."

La ligne dite " Albert Lea " ou " Rock Island " est une des grandes voies ferrées de l'Ouest, et elle en est peut-être la plus populaire. Elle raccourcit le trajet

de Chicago à St-Paul de deux heures, et la compagnie se montre très accomodante vis-à-vis du public.

LE ST-PAUL, MINNEAPOLIS ET MANITOBA

a 310 milles de long et nous conduit à St-Vincent sur la frontière, à travers la vallée de la Rivière Rouge ; plusieurs des membres du Syndicat du Pacifique font partie de la direction de cette compagnie. Jusqu'à Glyndon où passe le "Northern Pacific," la route gagne l'ouest, mais de là elle prend la direction du sud au nord jusqu'au terminus. Les principales villes qu'elle traverse sont St-Cloud, Barnesville, Glyndon, Crookston et Hallock, où se publie un journal, depuis quelques mois seulement. Le propriétaire, M. Wallace, m'a présenté le premier numéro de son journal, lors de notre passage à cet endroit.

Cette ligne prend une importance de plus en plus croissante. Ainsi le revenu de la dernière semaire d'août dépasse de 108,000, celui de la semaine correspon-

dante de 1881. Les contrées si fertiles qu'elle sillonne en tous sens, en feront bientôt un des chemins de fer qui paient les plus forts dividendes. Sa jonction avec le Pacifique n'aura pas certainement l'effet d'être préjudiciable à ses intérêts.

Enfin voilà que nous touchons au

"PACIFIQUE CANADIEN."

C'est d'abord un embranchement qui conduit de St-Vincent à Winnipeg, sillonnant la vallée de la Rivière Rouge, sur un parcours de 68 milles, puis un deuxième embranchement, de la capitale du Manitoba à Selkirk, qui a 23 milles de long.

La section ouest du chemin de fer canadien du Pacifique est complétée jusqu'à quelques milles à l'ouest de Regina, capitale de la province dite "Qu'Appelle," à 400 et quelques milles de Winnipeg. Sur son parcours on voit les villes de Portage la Prairie et de Brandon. Il y a ensuite l'endroit appelé

" Fort Qu'appelle " situé à 17 milles de la voie ferrée. A l'est de Winnipeg, le chemin est complété jusqu'à la Baie du Tonnerre, sur les bords du lac Supérieur. Les villes sont très peu communes dans ces parages. A part le " Portage du Rat " qui n'est autre chose qu'un village, on ne voit par ci par là que quelques habitations isolées, ou des scieries pour le bois. Les trains circulent régulièrement, à travers cette contrée prodigieuse par le grand nombre de lacs qui l'arrosent. On a dû couper en maints endroits des rochers de granit le plus pur, pour frayer la route ; et ailleurs on a construit des ponts d'une hauteur et d'une longueur telles, qu'il faut voir pour croire. La structure en est tellement légère, en apparence du moins, que plus d'un d'entre nous a cru voir approcher sa fin dernière en se voyant ainsi suspendu entre la terre et le ciel. Que d'obstacles il a fallu vaincre pour construire une voie ferrée à travers un pays où on ne voit que montagnes, rochers et lacs !

Cette petite esquisse historique des chemins de fer que j'ai parcourus étant terminée, j'en arrive maintenant au sujet principal :

NOTRE EXCURSION AU NORD-OUEST.

III

L'excursion de 1882 est la plus longue et la plus importante qu'aient jamais entreprise les membres de l'Association de la presse canadienne. On avait bien jusqu'à présent visité quelques villes des Etats-Unis et des Provinces maritimes, les grands lacs, mais jamais le Manitoba et le Nord-Ouest n'avaient été explorés. Le trajet parcouru a été de 4,300 milles pour les journalistes d'Ontario et de 5,326 pour ceux de Québec ; je le prouve comme suit :

De Toronto à St-Thomas...	121	milles.
De St-Thomas à Détroit.....	106	"
De Détroit à Chicago..	284	"
De Chicago à St-Paul........	521	"
De St-Paul à St-Vincent.....	390	"

De St-Vincent à Pense.....	477	"
De Winnipeg au lac Winnipeg.....	46	"
De Winnipeg au lac Hawk	175	"
Du Portage du Rat au lac des Bois.....	30	"
Aller.....	2150	"
Retour.....	2150	"
	4300	"
De Québec à Toronto et retour.....	1026	"
Total.....	5326	"

En moins de dix-huit jours nous avons donc parcouru plus de 1800 lieues, c'est-à-dire, une moyenne de 320 milles par 24 heures. C'est un voyage qui dans le bon vieux temps durait plusieurs mois, alors que nos pauvres missionnaires, prenant la route des grands lacs, arrivaient au Fort Garry par le lac et la rivière Winnipeg. On n'avait alors pour se transporter que le modeste

canot d'écorce. Dans quelques années, quand la section qui va de la Baie du Tonnerre à Callendar sera terminée, on se rendra à Winnipeg dans 60 heures et aux Montagnes Rocheuses dans cinq jours. L'année prochaine la ligne du Pacifique entre le lac Supérieur et les montagnes sera complètement terminée, et elle se rendra jusqu'à 600 milles à l'ouest de Winnipeg avant les neiges, ce qui fera environ mille milles en opération à la fin de l'automne, sans compter les embranchements de St-Vincent et de Selkirk.

Comme on le voit le Syndicat du Pacifique expédie la besogne avec une assez grand célérité. Tous les jours on construit de 3½ milles à 4 milles de chemin, y compris les travaux de terrassement, la pose des rails, etc.

Il n'y a ni ponts, ni ponceaux à faire ; on n'a qu'à poser des traverses sur un léger monticule de terre et des rails que l'on réunit par des petites plaques de fer solidement vissées. Les " nut locks "

n'ont pas encore fait leur apparition dans ces lieux " barbares."

Nous avons vu les ouvriers à la solde du Pacifique ; il y en a de toutes les nations et de toutes les langues. Il y a des Anglais, des Ecossais, des Irlandais, des Norvégiens, des Suédois, et des Canadiens-français, mais pas un seul Sauvage, car trop lâches ils sont ! Les quelques compatriotes que nous y avons rencontrés, se meurent d'ennui et se plaignent beaucoup de la nourriture, malgré les $2.50 qu'on leur paie par journée d'ouvrage. Beaucoup d'entre eux ont abondonné la besogne et ceux qui restent m'ont paru désenchantés, et du pays et de leur entourage.

Il y a beaucoup de Canadiens-français dans le Manitoba et dans le Nord-Ouest. La ville de St-Boniface est presque exclusivement composée de Canadiens et de Métis français. Dans Winnipeg il y en a un très grand nombre. A Portage la Prairie, à Brandon et tout le long de la section ouest du chemin de fer du

Pacifique. nous en avons rencontré plusieurs qui font bonne figure au milieu de leurs concitoyens de race étrangère. Pour la plupart ils sont à la tête de maisons de commerce d'une assez haute importance ; de même qu'à Minnéapolis et à St-Paul, nous avons eu l'heureuse chance de nouer l'amitié avec des Canadiens-français, qui sont rois de la finance. Vaste sujet de consolation pour moi et mes compagnons de voyage.

Le police à cheval du Nord-Ouest compte dans ses rangs six de nos compatriotes dont les plus distingués sont MM. Maurice Duchesnay et Alphonse Têtu, deux Québecquois bien connus. Tous deux demeurent au Fort Qu'appelle, et sont très bien vus des hautes autorités militaires. A notre arrivée à Troyes, à dix-sept milles du Fort sus-mentionné, quelle ne fut point notre surprise de voir s'élancer dans notre direction à travers la prairie une cavalacade d'une vingtaine d'habits rouges. A coup sûr nous disions à part nous, ce ne sont ni de Sioux, ni des Cris, ni des Sauteux,

C'était une escouade de sergents et soldats appartenant à la police à cheval du Fort Qu'Appelle. Notre ami Duchesnay était du nombre de ceux-là, et on peut difficilement se faire une idée du plaisir que nous avons éprouvé à revoir une ancienne connaissance et un ami d'autrefois.

On leur fait une vie dure à ces braves. Trop peu nombreux pour pourvoir à tous les besoins et ponr réprimer les abus que commettent les Indiens, ils sont obligés pour ainsi dire de se multiplier afin de remplir les devoirs qui leur incombent. Ils sont cinq cents distribués en groupe d'une infériorité trop grande pour être utiles.

De sorte qu'à tout considérer, ce corps si vanté ne saurait jouer un rôle sérieux, à moins qu'on en double la force. Que peuvent faire en effet 30 à 60 hommes, si bien exercés qu'ils soient, contre 200 à 300 sauvages qui ont des carabines à leur disposition et les diverses ruses de guerre de leur côté ? Il est fort étonnant

qu'ils aient pu rendre encore quelques services et mettre à la raison ces mauvais garnements de Peaux-Rouges dont j'ai vu de bien tristes échantillons. En général les Indiens Sioux sont assez mal disposés vis-à-vis l'autorité civile et militaire, et il n'y aurait rien d'étonnant de les voir se soulever tôt ou tard, comme leurs frères des États-Unis, contre le gouvernement. J'ai vu dans la Prairie plusieurs groupes de Sioux ; ils sont laids à faire peur au diable. On les dit remplis de vices, paresseux, voleurs, ivrognes etc. La femme est la bête noire de la famille ; les enfants pullulent, pour la bonne raison que le gouvernement paie $5.00 par tête, à chaque famille. Alors plus la famille est nombreuse, plus la recette est grosse. En huit jours ils dépensent les quelques dollars qui leur sont alloués par le gouvernement fédéral, soit en liqueurs enivrantes, soit en tabac, et le plus souvent à payer des dettes contractées depuis plusieurs lunes.

Le chef des Sioux est fort exigeant, paraît-il. Quelques jours avant notre arrivée à Regina, devait avoir lieu la paye annuelle aux nations indigènes. Les Sioux s'étaient rendus au Fort Qu'Appelle au nombre de 600. Avant tout le chef s'avance et déclare au nom de sa nation qu'il refusera tout argent, à moins qu'on ne lui fasse bâtir une maison en pierre à deux étages, et qu'on ne lui fournisse une escorte de 20 soldats. Cette demande ridicule a été traitée comme elle le méritait, et le grand chef s'est retiré, rêvant sans doute de se venger.

Voilà un trait entre bien d'autres des exigences de ces individus pleins de perversité, et qui coûtent bien trop cher au Gouvernement du Canada pour ce qu'ils lui rapportent de bénéfices.

IV

SUR LA ROUTE

De Détroit à Emerson, il nous a fallu bon gré mal gré parcourir les routes

américaines. J'avais une assez bonne opinion de la valeur du territoire qu'il me faudrait traverser, mais j'étais à cent lieues de la réalité. J'ai parcouru sept Etats de la grande République : New-York, Michigan, Indiana, Illinois, Iowa, Minnesota et Dakota. Le sol n'a pas la même fertilité partout : les différences en sont même notables, de même que les productions varient comme la latitude de chacun d'eux. Ainsi le Minnesota produit surtout du blé ; l'Iowa du bled-d'Inde ; l'Illinois, du bled-d'Inde, du blé, du seigle, et de l'avoine ; l'Indiana, du bled et du bled-d'Inde ; le Dakota, du bled et de l'avoine ; le Michigan, le houblon et le sarrazin ; l'Etat de New-York, le sarrazin, les pommes de terre, le foin, le houblon, l'avoine, l'orge, etc.

Ces statistiques, poussées jusqu'à leur dernières limites, seraient extrêmem intéressantes, si on pouvait parvenir en faire ressortir un état comparat avec les productions du Nord-Oue

Mais pour cette dernière contrée, il est presque impossible d'arriver à de justes données. J'ai pu cependant me procurer des chiffres exacts en ce qui a trait aux récoltes des divers états de l'Union Américaine. Je les donne tels qu'ils me sont arrivés.

Les Etats qui produisent le plus de blé sont, par ordre de priorité, jusqu'au douzième :

1. Illinois.
2. Ohio.
3. Minnesota.
4. Indiana.
5. Iowa.
6. Californie.
7. Missouri.
8. Michigan.
9. Pennsylvanie.
10. Wisconsin.
11. Kansas.
12. Nebraska.

Les Etats qui produisent le plus de blé-d'Inde sont les suivants :

1. Illinois.
2. Iowa.
3. Ohio.
4. Missouri.
5. Indiana.
6. Kansas.
7. Texas.
8. Pennsylvanie.
9. Nebraska.
10. Kentucky.
11. Wisconsin.

Comme on le voit, l'Etat de l'Illinois vient à la tête des deux listes. En effet la production annuelle de cet Etat monte au chiffre énorme de $145,267,417. Après l'Illinois viennent par ordre les états suivants : New-York, Pensylvanie, Ohio, Iowa, Indiana, Texas, Missouri, Californie, Tennessee, Wisconsin, Michigan, Mississippi, Géorgie, Alabama, Kentucky, Kansas, Louisiane, Arkansa, Minnesota, etc, etc. Les Etats de l'O semblent l'emporter sur tous les autr

et il n'y a pas de doute qu'avant dix ans, l'ouest américain aura décuplé en valeur. On pourrait en dire autant de l'ouest canadien.

On m'a montré un état comparatif des religions pratiquées aux Etats-Unis. En tête vient la religion catholique, qui compte 6,174,202 individus, 5,680 églises 6,012 prêtres, ou un prêtre par 1,027 catholiques.

La dénomination baptiste, qui vient en second lieu, ne compte que 2,133,044 de fidèles, 24,794 églises, 15,401 ministres, c. a. d. un ministre pour 139 baptistes. C'est par trop fort !

Puis viennent à la file les Méthodistes, les Luthériens, les Presbytériens, les Chrétiens (*Sic*), les Congrégationalistes, les Episcopaliens, les Frères unis dans le Christ, l'Eglise réformée, etc, etc. Des sectes protestantes il y en a une infinité aux Etats-Unis. Elles se valent à peu près toutes, dans ce sens qu'elles ne valent rien du tout. Les unes rient des autres, et on n'observe les commande-

ments de chacune d'elles, qu'en autant qu'elles rapportent des bénéfices sûrs. Avant tout il faut être pratique, et le culte du veau d'or est bien celui qui chez nos voisins prédomine sur tous les autres. MONEY ! MONEY !

Pour en finir avec le chapitre qui concerne les Etats-Unis, on sera peut-être curieux de connaître dans quel ordre on doit classer les Etats par rapport à leur étendue.

1. Texas.............	175,587,840	acres.
2. Californie	120,447,850	"
3. Dakota..	96,596,488	"
4. Montana.........	92,016,640	"
5. N.-Mexico	77,568,640	"
6. Arizona..........	72,906,240	"
7. Colorado.........	66,880,000	"
8. Nevada...........	66,640,000	"
9. Wyoming	52,645,120	"
10. Orégon...........	60,975,360	"
11. Idaho	55,228,160	"
12. Utah	54,064,650	"
13. Minnesota.......	53,459,840	"
14. Kansas...........	52,643,520	"

15. Nebraska........	48,636,800	acres.
16. Washington....	44,796,160	"
17. Missouri.........	41,821,000	"
18. Floride..........	37,231,220	"
19. Géorgie..........	37,120,000	"
20. Michigan........	36,128,640	"
21. Illinois..........	35,492,400	"
22. New-York......	34,511,360	"
....	....	
28. Wisconsin......	30,080,000	"
29. Pennsylvanie...	28,440,000	"
....	....	
32. Ohio.............	25,676,960	"
....	....	
47. District de Colombie..........	38,400	"

La population des principaux Etats se classe comme suit :

1. New-York	5,083,810
2. Pennsylvanie..............	4,282,786
3. Ohio..........................	3,188,239
4. Illinois........................	3,078,769
5. Missouri	2,168,804
6. Indiana........................	1,978,362
7. Massachusetts	1,783,012

8. Kentucky 1,648,708
9. Michigan..................... 1,636,331
10. Iowa.......................... 1,624,620

Etc., Etc., Etc.

Le Wyoming ne renferme que 20,788 âmes. Les autres Etats ont une population qui varie de un demi million à cent mille âmes. L'Ouest a encore la prépondérance dans cette statistique comme dans toutes les autres.

V.

Les recherches que j'ai faites sur la production des divers états de l'Union américaine, m'ont fourni le résultat suivant. Les Etats ci-dessous nommés ont la prépondérance pour les produits qui suivent. Qu'il me suffise de nommer les trois principaux dans chaque catégorie :

Blé......................	1. Illinois. 2. Ohio. 3. Minesota.
Blé-d'inde......	1. Illinois. 2. Iowa. 3. Ohio.
Avoine.................	1. Illinois. 2. New-York. 3. Iowa.

Orge	1. Californie. 2. New-York. 3 Wisconsin.
Seigle	1. Illinois. 2. Pensylvanie. 3. Michigan.
Houblon	1. New-York. 2. Wisconsin. 3. Michigan.
Sarrazin	1. New-York. 2. Pennsylvanie. 3. Michigan.
Pommes de terre	1. New-York. 2. Pennsylvanie. 8. Wisconsin.
Chevaux	1. Illinois. 2. Texas. 3. New-York.
Vaches	1. New-York. 2. Pennsylvanie. 3. Iowa.
Riz	1. Caroline du Sud. 2. Louisiane. 3. Alabama.
Coton	1. Mississipi. 2. Texas. 3. Arkansas.
Tabac	1. Kentucky. 2. Virginie. 3. Tenessee.

Moutons	1. Californie. 2. Texas. 3. Ohio.
Cochons	1. Illinois. 2. Iowa. 3. Missouri.
Foin	1. New-York. 2. Iowa. 3. Pennsylvanie.
Charbon	1. Pennsylvanie. 2. Ohio. 3. Illinois.
Mines d'or	1. Californie. 2. Nevada. 3. Dakota.
Mines d'argent	1. Colorado. 2. Nevada. 3. Utah.
Chemins de fer	1. Illinois. 2. Pennsylvanie. 3. New-York. 4. Ohio. 5. Iowa. 6. Indiana.

D'après cet état comparatif, il appert que l'Illinois prime tous les autres en ce qui a rapport à la production du blé, du blé-d'Inde, seigle, chevaux et cochons. Ses chemins de fer sont les plus nom

breux de tous. New-York vient en second lieu, et marche à la tête du mouvement agricole, surtout pour le foin, le houblon, le sarrazin et les pommes de terre. L'Iowa, le Michigan, le Wisconsin, le Minnesota viennent au troisième rang. En un mot les Etats de l'Ouest sont les plus productifs, surtout ceux du Nord. La Californie occupe un rang distingué dans l'Union.

Je tenais à donner ces chiffres afin de mieux faire comprendre le rôle destiné au Nord-Ouest Canadien en agriculture.

La récolte de 1882 est infiniment supérieure dans le territoire du Nord-Ouest et le Manitoba à celle des Etats américains. Le blé a une meilleure venue ; l'épi est mieux rempli, la tige plus belle, plus haute et plus résistante. J'ai pu en juger par moi-même. Le blé-d'Inde de l'Iowa est de qualité inférieure : les épis sont courts et peu fournis. La richesse du terrain dans ces diverses contrées est assez variable. La prairie cultivée n'offre pas les mêmes

avantages partout ; celle du Nord m'a paru de meilleure nature que celle du Sud ; il n'y aurait que la rigueur du climat qui pourrait altérer en quelque manière la production du blé. Mais il appert que les accidents de température sont moins fréquents dans le Nord-Ouest Canadien que dans l'ouest américain où l'on a taillé les états du Minnesota, du Dakota, de l'Iowa et d'autres moins connus. Comme corollaire il me paraitrait plus avantageux pour le colon désireux de chercher fortune d'aller dans le Nord-Ouest Canadien.

VI

LE MANITOBA

La province du Manitoba est traversée en tous sens par des rivières assez considérables. Ce sont la rivière Rouge, qui a environ 700 milles de long, l'Assiniboine, 600 milles.

La rivière Rouge prend sa source au lac Traverse dans le Minnesota et se

décharge dans le lac Winnipeg, à 105 milles environ de la frontière américaine par trois ou quatre branches différentes, dont celle du centre est la plus profonde. Elle est navigable sur tout ce parcours, et plusieurs bateaux font le service régulier entre les ports intermédiaires. Les bords de la rivière en gagnant le nord s'abaissent graduellement, et à l'entrée du lac Winnipeg, il n'y a plus qu'une vaste prairie inondée tous les printemps par les eaux de la rivière. Le bois ne manque pas le long de la rive, surtout le chêne; le peuplier, la pruche se rencontrent plutôt du côté est. De tous les côtés, c'est la prairie qui s'étend aussi loin que l'œil peut atteindre. Le terrain en règle général dans cette vallée, la plus fertile de l'Amérique, est plat, avec une légère inclinaison vers la rivière. C'est un terrain d'alluvion de nature argileuse, très riche en matières organiques, d'une profondeur variable, depuis deux pieds et demi à vingt pieds de profondeur. On peut difficile-

ment se faire une idée juste de la richesse de ce sol, dont la fertilité est inépuisable, et qui ne demande qu'un labour peu profond pour donner des rendements superbes.

Le fumier n'est pas en honneur dans ces contrées ; on ne s'en sert que pour combler des fosses ; jamais on ne l'emploie comme agent fertilisateur, et l'opinion générale est qu'il serait plutôt nuisible qu'utile comme tel.

La vallée de la rivière Rouge est très étendue et très fertile. Les Métis s'y sont établis en grand nombre et ont fondé avec les Canadiens français plusieurs paroisses dont les principales sont Ste-Agathe, St-Norbert, St-Vital et St-Boniface. Winnipeg est situé au confluent de l'Assiniboine et de la Rivière Rouge, en face de St-Boniface, paroisse presque exclusivement française. C'est là où résident Sa Grandeur Mgr l'Archevêque Taché, l'honorable juge Dubuc, l'honorable M. Royal, M. P., l'honorable M. Larivière, secrétaire provincial, M. T.

A. Bernier, Surintendant de l'Education et en général la fine fleur des Canadiens français du Canada.

St Boniface n'est pas une ville ; c'est plutôt un gros village, dans le genre de ceux du bas du fleuve. Il y a là un collège extrêmement bien tenu, sous la direction de prêtres séculiers. J'ai pu le visiter de la cave au grenier, et il peut soutenir la comparaison avec touc ceux de la province de Québec.

Il forme une Corporation Civile et est affilié à l'Université de Manitoba.

Monseigneur l'Archevêque de St-Boniface est le Supérieur de l'établissement ; il en confie la conduite immédiate à un directeur, M. Cherrier, qui est aidé dans l'enseignement et la discipline par un corps nombreux de professeurs.

Le cours d'études qui comprend tout ce qui est nécessaire pour former un jeune homme aux professions commerciales et industrielles, embrasse aussi tous les sujets exigés pour les degrés

universitaires et prépare ainsi aux carrières libérales.

St-Boniface renferme un couvent de Sœurs de charité, plusieurs hôtels, des maisons de commerce et des résidences privées en grand nombre. La propriété y a acquis une grande valeur, tout comme à Winnipeg. Nous y avons eu une excellente réception et même joui de l'hospitalité entièrement française des honorables MM. Dubuc, Royal et Larivière. Tous trois, sous la direction de l'archevêque Taché ont su conserver intacte la nationalité canadienne française dans cette contrée où l'émigration est presque exclusivement anglaise. Grâce à leur patriotisme, il restera toujours dans le Manitoba un noyau français qui ne fera que grossir et prendre de l'influence. Si le succès ne correspond pas aux efforts déployés par nos excellents amis qui sont à la tête, nous n'avons pas de reproches à leur adresser, car leurs intentions comme leurs actes sont marqués du plus pur dévouement à leurs compatriotes.

De Winnipeg à Selkirk, distance d'environ vingt milles, il y a un embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique qui longe la rive ouest de la rivière Rouge ; on s'y rend aussi un bateau, et c'est le seul moyen de voir les jolies paroisses de Kildonan, St-André, St-Clément et la réserve indienne de St-Pierre, où l'élément protestant domine. Grâce aux libéralités des propriétaires du " Winnipeg Times " et du " Free Press " nous avons pu faire cette magnifique promenade en bateau, de Winnipeg à Selkirk et de Selkirk au lac Winnipeg, qui est immense. Ce fut une journée magnifique que celle-là, et à part le paysage qui est charmant sur les deux rives, nous avons pu examiner à loisir le Fort de pierre qui appartient à la compagnie de la Baie d'Hudson, bâti dans le même genre que l'ancien Fort Garry que le vandalisme contemporain a détruit, et dont il ne reste pas même de ruines.

Comme toutes les rivières de l'Ouest, la rivière Rouge est très sinueuse.

L'Assiniboine et son tributaire, la Qu'Appelle ne le sont pas moins. L'Assiniboine court directement à l'ouest jusqu'à une distance de 220 milles alors qu'elle va s'unir tranquillement vers le nord à son affluent sur la rivière Qu'Appelle. L'Assiniboine est navigable jusqu'à la petite Saskatchewan, et un service de bateaux se fait régulièrement de Winnipeg jusqu'au Portage la Prairie. La vallée de l'Assiniboine n'est pas d'une fertilité soutenue. Ainsi à 70 milles de Winnipeg, c'est un sol sablonneux de 50 milles de long, en gagnant l'ouect. Il y a peu d'habitants dans cette contrée qu'on considère là-bas comme stérile.

Dans la province de Québec on ne serait peut-être pas aussi particulier.

Sur les bords de l'Assiniboine est la petite ville de Brandon, née d'hier et déjà florissante. Plusieurs Canadiens français y sont établis et ont déjà de petites fortunes. Ville d'avenir. Population, 2,500 âmes. La première maison y fut construite en juin 1881. Elle est

située en pleine prairie. On y boit du *lager beer*, on y joue au billard, et on se fait raser *ad libitum*.

VII

Soixante dix milles à l'ouest de Winnigeg est la ville de Portage la Prairie, la plus importante de la partie ouest du Manitoba. Elle est le siège de la Cour du comté de Marquette-Ouest ; elle renferme le bureau d'enregistrement. Sa population est d'environ 2,000 âmes. Il y a trois églises protestantes, plusieurs hôtels tenus sur un excellent pied, des moulins et des magasins superbes.

Les autres villes que l'on traverse en gagnant l'ouest sont Pense et Regina capitale de la nouvelle province Qu'Appelle. A Pense, il n'y a pas encore de maisons ; à Regina on n'aperçoit que des tentes avec des enseignes de *lager beer*, de *refreshment rooms*, etc. Il y a dans les environs une petite rivière

destinée à subvenir aux besoins de la ville future. En attendant elle approvisionne la locomotive d'autant d'eau qui lui est nécessaire. C'est vraiment un oasis dans le désert, car l'eau est d'une rareté incroyable dans ces régions lointaines. La prairie dans le Minnesota a cet avantage sur l'autre, qu'elle est parsemée de petits lacs, ou plutôt de marais qui ne manquent pas de charmes et surtout d'utilité.

Le Nord-Ouest est très peu colonisé. A part les Indiens qui y sont en grand nombre, on n'y rencontre que peu de blancs, mais la colonisation de cette contrée si vaste et si fertile ne tardera pas à se faire, et pour peu qu'on y mette de la bonne volonté, toute cette contrée entre Brandon et la Saskatchewan sera mise en culture, au moins sur le parcours du chemin de fer du Pacifique. Les endroits les plus cultivés jusqu'aujourd'hui sont les suivants :

Grand Valley où il y a 1430 acres de terre semés en avoine, orge et pommes de terre.

FLAT CREEK 1,500 acres de terre en culture, dont 500 en blé, 800 en avoine et 200 en légumes.

GRISWOLD 700 acres de terre.

PORTAGE LA PRAIRIE. C'est le grand centre agricole. Il y a dans les environs de la ville 15,000 acres de terre cultivées, dont 6,000 en blé, 8,000 en avoine, 850 en orge, et 150 en pommes de terre. La récolte est excellente, et le blé que j'ai pu examiner de près fournira un rendement bien au-dessus de la moyenne.

A la Montagne à la Tortue, au sud du Pacifique, à quelques milles de la frontière américaine, il y a 10,000 acres de terre en culture, et où le blé prédomine. Il y a là 1500 colons environ. Le pays est presque entièrement cultivé, à part les lots qui appartiennent à la compagnie du chemin de fer qui manifeste trop d'exigences.

Somme toute, la récolte dans le Nord-Ouest sera bien supérieure à celle du Minnesota, et j'ai tout lieu de croire que

le blé est d'excellente qualité. L'avantage en faveur du premier est qu'on y cultive toute espèces de céréales, tandis que dans le Minnesota on s'en tient presque exclusivement au blé. Il est convenu de dire aujourd'hui que le blé du Manitoba l'emporte sur celui de Californie et du monde entier.

Je crois à ce témoignage rendu par un agriculteur des plus expérimentés, qui a voyagé sur tout le continent américain, et qui n'avait aucun intérêt à vanter outre mesure un pays étranger au sien.

Le climat du Nord-Ouest est magnifique, nous assure-t-on. Durant l'été les chaleurs ne sont pas exagérées, et durant l'hiver, le froid quoique intense, est bien tolérable. Le blé et les autres céréales y murissent vite, et lors de notre passage à travers cette région, j'ai pu constater que le blé était parvenu à la plus parfaite maturité.

Là-bas on n'a pas à s'occuper de la fenaison : le foin des prairies étant

toujours vert suffit pour la nourriture des bestiaux. Et l'hiver ceux-ci sauvent facilement leur vie dans la prairie, malgré la rigueur du climat. On ne s'occupe que de récolter le blé, et au moyen de moissonneuses, c'est bientôt fait. Sous ce rapport donc il n'y a rien à redouter. On fait la récolte des céréales, on les bat sur champ et quand arrive l'automne, le cultivateur réalise ses profits, et il n'a plus à compter avec les pluies prolongées et ces autres accidents, qui auraient pu compromettre la moisson.

Décidément la culture est très facile dans cette contrée. L'embarras est de s'y rendre, et la grande difficulté est de se pourvoir un lot de terre à des conditions avantageuses, et d'avoir assez d'argent pour pouvoir l'exploiter avec profit. Pour un cultivateur qui a une famille, il faut une certaine aisance pour lui permettre de réaliser promptement des profits, et ceux qui dans notre province ont peu de fortune, il leur faudrait faire d'énormes sacrifices pour aller s'établir

ainsi à l'autre bout du monde, loin de leur famille et de leurs amis. Ce n'est pas moi qui les engagerai à prendre une semblable détermination.

VIII

PETITE GÉOGRAPHIE DU PAYS

Fleuves et rivières

On croit généralement qu'il n'y a ni fleuves, ni rivières, ni lacs dans le Nord-Ouest. C'est une erreur grave dont il importe de désabuser nos compatriotes. Le plus grand des fleuves est le MacKenzie, qui a plusieurs tributaires. Il se jette dans le lac des Esclaves, après avoir reçu les eaux de la rivière aux Liards, du lac de l'Ours, de la rivière Peel et de la rivière Rae.—Ce fleuve porte différents noms, suivant l'endroit qu'il parcourt : rivière Athabaska, rivière de Roche, rivière aux Esclaves. Il est navigable depuis le fort Jasper jusqu'à une distance d'environ 2,000 milles.

La rivière Rouge prend sa source dans le Minnesota, et se déverse par trois branches dans le lac Winnipeg, après avoir parcouru une distance de 700 milles. Elle est navigable d'un bout à l'autre. Sur ses bords on voit les paroisses de Ste Agathe, de St-Norbert de St-Vital, Winnipeg, St-Boniface, Kildonan, St-André, St-Clément, la réserve indienne de St-Pierre et Selkirk. Toute la vallée de la rivière Rouge est extrêmement fertile, et plusieurs personnes m'ont assuré que c'est là où le sol rapporte la plus grande quantité de blé. Sa richesse est même supérieure à celle des terres du Nord-Ouest.

La rivière à la Paix se réunit au MacKenzie, et prend sa source dans les Montagnes Rocheuses. Sa largeur ne dépasse pas un quart de mille, et pourrait être navigable dans tout son parcours, 1000 milles, si on y faisait quelques travaux à peu près insignifiants.

Les autres rivières sont la rivière

Hay, qui a son embouchure dans le lac des Esclaves et dont le cours est de 400 milles ; la rivière aux Liards ou des Montagnes, qui se jette dans le lac MacKenzie, au fort Simpson, après un parcours de 750 milles ; la rivière du Poisson ; la rivière de Cuivre ; la rivière Churchill ou aux Anglais ; la Saskatchewan qui se bifurque à 282 milles du lac Winnipeg et forme les bras sud et nord ; la rivière à la Biche ; la rivière à la Pente ; l'Assiniboine et ses affluents, dont les principaux sont les rivières Qu'Appelle et la Souris. Son parcours est de 600 milles et est navigable jusqu'à la Petite Saskatchewan.

Lacs

Ils sont très nombreux dans le Manitoba et le Nord-Ouest, les principaux sont les suivants :

	Longueur	Largeur
Des Esclaves............	350	60
Grand-Ours.............	200	165
Athabaska..............	200	50

	Longueur	Largeur
Winnipeg.................	280	60
Manitoba..................	123	24
Winnipegosis	120	27
La Pluie...................	60	20
Des Bois..................	70	65
Pelly.......................	115	38
Ile à la Crosse...........	60	25
Aylmer....................	185	45

Il y a encore une foule d'autres lacs qui arrosent les territoires du Manitoba et du Nord-Ouest, et qui par les rivières qui les unissent les uns aux autres rendent la navigation possible du Nord-Ouest au lac Supérieur, et en gagnant le nord, à la Baie d'Hudson.

On ne peut se cacher que l'eau ne soit bien rare dans certaines contrées du Nord-Ouest. Les colons devront être circonspects dans le choix du terrain qu'ils devront achêter. Le bois manque généralement, excepté le long des rivières et sur le bord des lacs, et encore ce bois ne vaut pas grand'chose. Près de la Saskatchewan il y a des gisements de

charbon assez considérables ; ce sera un appoint magnifique pour ceux qui auront l'avantage de se fixer sur les bords de ce fleuve superbe. Qu'on n'oublie donc pas de se fixer dans des endroits où l'eau et le bois ou le charbon ne pourront pas manquer en aucun temps de l'année :

Montagnes

Notre chaine des Laurentides constitue la limite nord du Nord-Ouest ; elle contourne les lacs Winnipeg, Athabaska, des Esclaves et de l'Ours jusqu'au lac Winnipeg où elle se bifurque en collines se divisant à l'infini.

A l'ouest sont les Montagnes Rocheuses qui séparent le Nord-Ouest de la Colombie Britannique. Celles-ci voient leurs sommets s'affaisser à mesure qu'elles approchent du cercle polaire artique.

A proprement parler il n'y a pas de montagnes bien élevées dans le Nord-Ouest. Car on ne saurait donner ce nom à des collines comme celles des Canards,

du Porc-Epic, du Pas, du Tondre, etc, qui dans leurs plus hautes altitudes ne mesurent pas cinq cents pieds de hauteur.

Climat

Voilà un sujet qui a soulevé bien des discussions. D'après ce que j'en connais il est parfaitement sain. Il n'y a que dans les environs de Qu'Appelle où il existe endémiquement une fièvre spéciale qui a fait de nombreuses victimes durant les derniers mois. Plusieurs colons ont fui cette contrée pour éviter la "Malaria", qui du reste ne se distingue guère de celle qui existe dans les états du Michigan et de l'Illinois.

On y fait les semailles en avril et la récolte en août. L'hiver commence à la mi-novembre et se termine vers le milieu de mars. Le printemps est sec, l'été est chaud, avec des nuits fraîches. L'automne est agréable, et l'hiver quoique froid, a des rigueurs faciles à supporter.

Somme toute, le climat de cette vaste région est préférable à celui de notre

province, en hiver comme en été ; on y constate au moins une différence assez sensible entre les quatre saisons de l'année, tandis qu'ici il n'est guère facile de compter sur plus de deux saisons, l'hiver et l'été, le printemps et l'automne étant peu appréciables.

La neige tombe en petite quantité, ce qui permet aux animaux de trouver leur nourriture dans la prairie durant toute la saison des froids. Il y a cependant quelques exceptions à cette règle. Durant les tempêtes qui durent quelques fois plusieurs jours, les animaux sont mis en stabulation, car ils périraient inévitablement si on ne prenait cette sage précaution.

Voici un état comparatif de la température moyenne durant l'été entre Winnipeg et d'autres villes des Etats-Unis situées sous une latitude bien plus favorable.

Winnipeg...................	67.76
Chicago......................	67.03
New-York....................	66.05
Toronto.......................	66.98

Comme on le voit, les chaleurs sont plus fortes à Winnipeg qu'à New-York, mais l'avantage d'avoir des nuits très fraîches est une compensation pour les journées trop chaudes. On peut dire qu'en général le climat est salubre. Il n'y règne pas de maladies épidémiques. La consomption et les fièvres y sont presque inconnues.

IX

Sol et productions

Le sol du Manitoba et du Nord-Ouest est extrêment riche. C'est une terre noirâtre, argileuse ; le sous sol est composé d'une argile compacte variant en profondeur de cinq à vingt cinq pieds. Il suffit d'un labour d'environ trois pouces pour y cultiver le blé, et le fumier si utile en notre province est considéré là-bas comme nuisible. Le fait est qu'on ne pourrait guère s'en servir avec profit. Avec cette terre d'une richesse incomparable, l'engrais n'a pas sa raison d'être ; le seul emploi qu'on pourrait en faire serait de l'épan-

dre dans la prairie qu'on voudrait cultiver avec profit. Mais il s'écoulera des années avant que le besoin de la culture du foin se fasse sentir; bien que cette herbe des prairies soit bien inférieure en qualité au mil et au trèfle de nos champs cultivés.

L'abondance de cette herbe suffit aux besoins actuels, mais il viendra un temps où il faudra s'approvisionner comme on le fait ici, et ce foin excellent sur pied, perdra de ses qualités, une fois engrangé. Il importe donc dès maintenant de ne pas s'illusionner sur sa qualité qui est très inférieure, quoiqu'on en dise. Sa tige est très courte, et n'était des ondulations de terrain, on se croirait dans une de nos prairies fauchées depuis trois ou quatre semaines. On n'y voit ni trèfle, ni mil, ni aucune de ces herbes dont nos bestiaux sont si friands. Si le buffle a pu y trouver son compte, c'est par l'abondance plutôt que par la qualité de la nourriture.

L'analyse du sol qui a été faite par un chimiste distingué de l'Université de Kiel, Holstein, en Allemagne, nous démontre jusqu'à l'évidence sa richesse et aussi sa fertilité. Ses principaux éléments nutritifs sont l'azote, la potasse et l'acide phosphorique ; mais ce qui est d'une importance toute particulière c'est la présence de la chaux, qui par ses combinaisons multiples, met en liberté l'azote, dont les végétaux ont absolument besoin pour leur croissance. C'est là un des grands phénomènes de la végétation, qui perd de son activité là où l'azote fait défaut. Une analyse du sol du Manitoba mise en regard d'une autre analyse du sol d'un des terrains le plus riches d'Allemagne, donnera une preuve suffisante de ce que je viens de dire :

	Manitoba	Holstein
Potasse	228.7	30
Soude	33 8	20
Acide phosphorique	69.4	40
Chaux	682 6	130
Magnésie	16.1	10
Azote	486.1	40

L'avoine, le seigle, les pommes de terre et l'orge viennent parfaitement bien dans tout le territoire occidental. Si on n'y cultive pas en grand le houblon, c'est parce que le besoin ne s'en fait pas encore sentir. Il est certain que la culture de toutes les céréales comme des arbres forestiers y est facile ; la nature du sol ne sera jamais un obstacle à ces divers genres de productions.

Mais ce qui devra constituer d'ici à quelques années la grande fortune du Manitoba et du Nord-Ouest, c'est l'élevage des bestiaux. La grande abondance d'herbe dans la prairie, l'immense étendue des terrains inoccupés, les pâturages en hiver, l'absence d'épidémies, rendent très facile l'engraissement du bétail. Il n'est pas un pays au monde où l'on puisse garder des troupeaux de bêtes à cornes à aussi bon marché. Le Minnesota ne saurait même soutenir la comparaison à cet égard.

Les rapports officiels relativement à la

production du blé nous apportent encore une preuve de la supériorité du sol canadien sur celui des Etats-Unis.

Manitoba, blé du printemps, récolte moyenne, 20 boisseaux par acre.

Minnesota............	17	"	"	"
Wisconsin............	14	"	"	"
Pennsylvannie......	15	"	"	"
Massachussetts......	16	"	"	"

Le poids du blé est aussi en faveur du Manitoba.

Manitoba, blé du	printemps			63 à 66 lbs.
Minnesota.........	"	"	"	60 à 65 "
Illinois.............	"	"	"	52 à 58 "
Ohio................	"	"	"	57 à 60 "
Pennsylvannie...	"	"	"	57 à 60 "

A part la culture du froment et des autres céréales, il y a encore celle des racines et des légumes qui réussit à merveille. Les pommes de terre atteignent une grosseur prodigieuse ; à la

dernière exposition internationale tenue à Philadelphie, on pouvait voir des spécimens dn précieux tubercule pesant de 2½ à 3½ livres.

En résumé, le sol de cette contrée est d'une richesse incomparable, et les productions sont aussi variées qu'abondantes.

La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait distribuer récemment un état de la récolte du Manitoba et du Nord-Ouest. Ce rapport nous démontre qu'elle est extrêmement abondante, et qu'il y a environ 300,000 acres de terre en culture, dont la moitié est exclusivement consacrée à la production du blé.

Villes et paroisses

On conçoit que dans un pays né d'hier les villes n'y soient pas très nombreuses. Winnipeg est déjà une grande ville : Brandon, Portage la Prairie,

Emerson, Niverville, et St-Boniface seront avant dix ans des centres très importants.

Les paroisses qui offrent le plus d'intérêt sont : Baie St-Paul, située sur l'Assiboine, à 30 milles environ de Winnipeg ; Selkirk, à 24 milles au nord de cette dernière ville, sur la rivière Rouge ; St-Albert, St-Norbert, St-François-Xavier, St-Vital, St-Charles, Ste-Agathe, (Emerson et West Lynne) et St-Jean-Baptiste.

Winnipeg

Capitale du Manitoba et centre commercial et politique du Nord-Ouest. Lorsque le territoire du Manitoba et du Nord-Ouest fut vendu en 1870 par la Compagnie de la Baie d'Hudson au gouvernement fédéral, la ville de Winnipeg, (le Fort Garry) ne comptait que 700 âmes, et n'avait qu'une seule rue ; le commerce y était à peu près nul. Aujourd'hui Winnipeg est une très jolie ville, superbement bâtie ; les rues

sont larges ; les maisons sont construites en pierre, en briques et en bois. On y voit de superbes magasins où sont étalées les marchandises les plus variées. Plusieurs Canadiens français ont eu l'heureuse idée de se fixer dans la capitale du Manitoba, et tous n'ont paru être en excellente voie de réussite.

Les maisons Thibaudeau et Frères, Toussaint et Ratté, Richard et Cie, sont à la tête du commerce et font de bonnes affaires. Plusieurs des nôtres ont des emplois dans les bureaux du gouvernement et du Pacifique, et ont des salaires enviables. J'ai compris que tous ceux qui se sont fixés dans cet endroit n'avaient rien à nous envier, et que leur avenir était parfaitement assuré. La plupart d'entre eux sont des jeunes gens, mais ils ont de l'ambition de parvenir et d'améliorer leur sort ; il y en a même qui essaient de faire fortune et ils réussiront.

La ville s'agrandit avec une rapidité qui laisse en arrière les villes les plus

florissantes des Etats-Unis. Ainsi on est actuellement occupé à construire sur la " Main street " les édifices suivants : Canada Pacific Hôtel, coût : $450,000 ; M. Fortune, $35,000 ; J. H. Rogers, $36,000 ; Mr Hargroves $45,000 ; Dundee Block, $24,000 ; M. McNee, $15,000 ; J J. Carruthers, $23,000 ; M. Ferd. Osnaburgh, $3,500 ; Snyver & Anderson, $8,000 ; Bertrand & Chevrier, $18,000 ; Occidental Hôtel, $12,000 ; St-John's Hôtel, $13,000 ; M. Fortune, $5,000 ; Fenton & Scott, $2,500 ; Toronto Hôtel, $5,000 ; M. R. B. Watson, $400 ; Tecumseh Hôtel, $20,500 ; The Planing Mills, $8,000 ; Donoch, McCool & Oliver, $150. Total, $733,550.

M. Cauchon, $130,000 ; M. McArthur, $30,000 ; Hon. A. G. B. Bannatyne, $30,000 ; M. Richardson, $25,000 ; Bird Block, $65,000 ; Clement's Block, $30,000 ; McDonald & Vickers, $,9000 ; Ed. Doidge, $20,000 ; Albion Hôtel, $7,000 ; Mansion House, $5,000 ; Mrs Drosdowith, $450 ; Turf Wine Hall, $6,000 ;

Caledonia Hôtel, $4,000 ; Mr. George Founds, $16,000. Total, $777,450.

Sur la rue Assiniboine et sur d'autres rues importantes, le coût des nouvelles constructions s'élèvera à un montant d'au moins $200,000.

La ville fut incorporée en 1873 et divisée en quatre quartiers pour les fins municipales. Il y a plusieurs banques et caisses d'économie. Les hôtels sont nombreux et très bien tenus. Il y a plusieurs églises dont les principales sont l'église catholique de Ste-Marie, les églises presbytériennes, méthodistes et baptistes. La brigade du feu est tenue sur un excellent pied et possède deux pompes à vapeur. La presse est représentée par le *Times* (conservateur), le *Free Press* (libéral), et le *Sun* (indépendant).

Le Fort Garry n'existe malheureusement plus. Ça été une erreur de livrer ainsi à la destruction ce monument qui aurait fait de Winnipeg une ville à souvenirs historiques. Il reste encore

le Fort de pierre à quelques milles au nord de la capitale, qui est fort intéressant à visiter.

La Compagnie de la Baie d'Hudson y possède de vastes entrepôts de marchandises ; mais le canon a cessé de gronder depuis longtemps dans ces parages où la guerre intestine régnait autrefois en souveraine.

XI

Winnipeg et St-Boniface

Il y aurait encore beaucoup à dire sur la capitale du Manitoba, de même que sur St-Boniface. Situé sur la rive de la rivière Rouge, en face de Winnipeg, St-Boniface prend beaucoup d'importance depuis quelque temps. On y remarque plusieurs édifices en voie de construction. M. le shérif Quesnel, d'Arthabaskaville, y fait ériger actuellement une immense maison, à peu de distance de la cathédrale

Cette paroisse fut fondée en 1818 par le révérend M. J. N. Provencher, qui vint y établir une mission, à la demande de Lord Selkirk. La première chapelle

fut construite en 1819, et remplacée en 1833 par une église en pierre. Cette dernière devint la proie de l'incendie en 1860, et la cathédrale actuelle fut érigée par Sa Grandeur Mgr Taché. St-Boniface est le siége du Métropolitain de l'Eglise catholique de la province, et possède un splendide collège (nous en avons déjà parlé), un couvent, un hôpital et un orphelinat ; les trois derniers établissements sont placés sous les soins des sœurs de la charité, dont la supérieure est la révérende Sœur Hamel.

Les rues sont tracées en différentes directions, mais elles sont toutes bien alignées, Il y a des hôtels bien tenus, des magasins, des moulins. Le premier journal publié dans ces régions a été le " Métis, " et c'est à St-Boniface qu'il a vu le jour. Il a changé de nom depuis quelques mois et s'appelle le " Manitoba. Il appartient à l'honorable M. LaRivière et est redigé par M. Prendergast, jeune avocat de talent, qui n'a quitté Québec que depuis un an. L'organe des populations françaises du Manitoba et

du Nord-Ouest a rendu d'immenses services à notre religion et à notre race, et il est appelé à jouer encore un grand rôle. A propos de journaux, j'ai pris la peine de faire le dénombrement de ceux qui existent aujourd'hui dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et le voici aussi exact que possible. Dans tous les cas, il n'y en a pas moins de seize.

1. The *Pilot Mound Signal*, dans le Sud du Manitoba.
2. The *Morris Herald*, Morris, Man.
3. *Rapid City Standard and North-West Advocate*, N. O.
4. *The Emerson International*, Emerson, Man.
5. *Manitoba Mountaineer*, Nelsonville, Man.
6. The *Saskatchewan Herald*, Battleford, N. O.
7. The *Sun*, Winnipeg, Man.
8. The *Times*, Winnipeg, Man.
9. Le *Manitoba*, St-Boniface, Man.
10. *Marquette Review and Portage Times*, Portage la Prairie, Man.
11. *The Progress*, Portage du Rat.
12. *The Southern Manitoba Times*, West Lynne Man.
13. *The Free Press*, Winnipeg, Man.
14. *The Selkirk Herald*, Selkirk.
15. *The North West Farmer*, Winnipeg.
16. *The Regina Leader, Regina, N. O.*

La cathédrale de St-Boniface n'est pas très vaste, mais elle suffit encore aux besoins des fidèles. Les exercices religieux s'y font avec toute la solennité possible. L'orgue est magnifique ; c'est notre ami Levasseur qui l'a touché à la messe que nous y avons entendue ; il a su en tirer des sons tellement mélodieux que M. DeCazes, un de nos compagnons de route a été émerveillé. Il a même félicité l'honorable M. LaRivière du fait que les autorités s'étaient assuré les services d'un organiste aussi habile.

Le palais archiépiscopal est très joliment bâti ; il est à deux étages, et l'avenue qui y conduit offre un coup d'œil tout à fait agréable. L'église catholique de Ste-Marie à Winnipeg, est sous la direction des RR. PP. Oblats ; là comme ailleurs, les RR. PP. font preuve de plus pur dévouement, et rendent des services signalés.

XII

Portage la Prairie

A 60 milles environ à l'ouest de Winnipeg est située la petite ville de Portage la Prairie. On s'y rend en bateau, en diligence ou en chemin de fer. C'est un centre important, et le plus considérable de la partie ouest de Manitoba. Bien des gens croient que Portage la Prairie deviendra une grande ville. La population est d'environ 3,000 âmes. Il y a trois églises protestantes, plusieurs hôtels de première classe, des magasins et des moulins. C'est là que siège la cour du comté de Marquette-Ouest; il y aussi le bureau d'enregistrement.

Les environs de la ville sont consacrés à la culture du blé. C'est là que nous avons vu un champ de froment de 400 acres; il appartient à un M. James, qui est en train de réaliser une fortune. Cette ferme immense (640 acres) lui a coûté $30,000. L'année dernière elle lui a rapporté 30,000 boisseaux de blé qu'il a

vendu 95 *cents* le boisseau. Cette année il a mis 400 acres en blé, et le reste en racines et céréales. Le prix actuel du blé est de 85 *cents*, nous a-t-on dit : en supposant qu'il ne serait que de 75 cents, les profits seront encore beaux. La main d'œuvre coûte peu ; il suffit d'avoir un homme avec une moissonneuse, et la récolte est bientôt faite. L'automne on fait les labours et la semence du blé, et on récolte en août. On bat le blé sur champ au moyen de machines, et on le vend sans délai.

En somme, le Portage la Prairie avec les avantages naturels de ses environs, est destiné à faire une ville importante. Cette contrée sera bientôt sillonnée de voies ferrées. Il y a déjà une voie ferrée qui se relie au Pacifique, appelée le " Portage, Westbourne et North Western. "

Brandon

La première maison fut construite à Brandon en juin 1881. Aujourd'hui c'est une ville, et dans dix ans ce sera

une grande ville. Sa position avantageuse, sur les bords de l'Assiniboine, l'énergie de ses habitants, et le *go ahead* qui les distingue en feront une ville de premier ordre. On ne parle ici que de spéculations et d'affaires, entre deux verres de *lager beer*. Le bois n'y manque pas, de même que la pierre ; on s'en sert pour la construction des maisons. Ville d'avenir.

Regina

Ville encore à l'état d'embryon : capitale de la Province. Qu'Appelle, située dans un endroit appelé autrefois *Pilar of bones* ou *Tas d'os*. Et pourtant les os y sont aussi rares que les roches et l'eau. A deux milles du site choisi, il y a une petite rivière, destinée à abreuver les futurs citoyens de la future ville. Il y avait là au 1er septembre une vingtaine de tentes seulement. Aujourd'hui il y a plusieurs maisons en bois et des rues y sont tracées. Sa population actuelle est de 1,500 âmes.

Pense

A 16 milles plus loin que Regina, est située la ville de *Pense*, ainsi appelée du nom du Président de la presse canadienne, M. Pense, rédacteur du *Whig*, de Kingston. La ville ne renferme ni maisons ni tentes, ni hôtels, ni manufactures. Qui sait si dans dix ans Pense ne sera pas une ville opulente ? Aujourd'hui il n'y a que le nom qui existe.

Selkirk

Petite ville située à 24 milles au nord de Winnipeg, sur la rivière Rouge. Il y a deux lignes de bateaux qui font le service entre Winnipeg et les ports intermédiaires et Selkirk. C'est à ce dernier endroit que passe la ligne principale du chemin du Pacifique, qui envoie un embranchement jusqu'à Winnipeg. Il y a de jolis édifices, des hôtels bien tenus et une population florissante. Les citoyens du lieu font tous leurs efforts pour rendre leur ville prospère, et il est possible qu'ils réussissent avant longtemps.

Emerson

Très belle ville située sur la rive occidentale de la rivière Rouge, sur la frontière. Terminus de l'embranchement de Selkirk à Winnipeg, et de cette dernière ville à Emerson, où commence la voie ferrée de "St Paul, Minnéapolis et Manitoba." C'est la porte par où l'on entre au Manitoba, la " Gateway of Manitoba," comme disent les Anglais.

La ville ne date que de 1874, et fut incorporée comme ville en 1880. Les deux premiers citoyens qui s'y sont fixés sont MM. W. N. Fairbanks, de la Nouvelle Ecosse et M. Thomas Carney, de la Pennsylvanie. M. Fairbanks est aujourd'hui possesseur d'une grande fortune, et sa résidence privée est un véritable palais.

La population d'Emerson est de 3,000 âmes. Il y a dans la ville 650 magasins et résidences privées, six hôtels, six églises. On y remarque plusieurs scieries et moulins à farine, deux briqueteries. En somme la petite ville offre un coup

d'œil admirable, et les habitants m'ont paru très à l'aise. Il y a plusieurs Canadiens-français établis ici depuis plusieurs années, et qui sont contents de leur sort.

Le commerce est en général très florissant.

Niverville

Cette ville est située à 4 milles au nord d'Emerson, sur la rivière Rouge, et sa fondation ne date que de 1879. Il s'y fait un commerce de grains des plus considérables. C'est là que les Métis, les Mennonites apportent les produits de leurs fermes, dont la culture dépasse 15,000 acres en étendue. Elle renferme un élévateur pour les grains qui peut contenir 30,000 boisseaux.

West Lynne

Jolie ville, située sur la rive occidentale de la rivière Rouge, vis-à-vis Emerson. Son importance est bien moindre que cette dernière ville. On y voit cependant de jolies constructions et le commerce est florissant. La Compa-

gnie de la baie d'Hudson y tient des comptoirs dignes de mention.

Portage du Rat

Petite ville située à 150 milles à l'est de Winnipeg, sur le bord du lac des Bois. Il y a un hôtel magnifiqûe, le Rideout, un journal et des magasins. On croit généralement que cet endroit est destiné à s'agrandir d'une manière notable, à cause de ses immenses pouvoirs d'eau et parce que le blé du Nord-Ouest y sera transporté plus tard pour être converti en farine. La culture du blé et des céréales, m'a-t-on dit, est possible dans cette région surtout en gagnant l'est, près du lac à la Pluie. Il y a dans le voisinage du Portage du Rat de magnifiques scieries, qui emploient un grand nombre de personnes, dont plusieurs sont d'extraction canadienne française. Les Indiens Chippewas sont nombreux dans cette localité.

Paroisses françaises

Les plus marquantes sont Notre-Dame de Lorette, Ste-Anne des Chênes, St-Albert, Saint-Charles, Saint-François-Xavier, St-Norbert, St-Vital, Baie St-Paul et St-Jean-Baptiste.

N.-D. de Lorette est située sur la Seine, entre St-Boniface et Ste-Anne des Chênes, et fut colonisée pour la première fois en 1860.

Ste-Anne des Chênes fut fondée en 1862 par le R. P. Lefloch, O. M. I. aujourd'hui à l'église de St-Sauveur, Québec.

St-Albert est une paroisse assez considérable, située dans l'extrême ouest à 890 milles de Winnipeg, et à neuf milles à l'ouest d'Edmonton. Sa population de 1000 âmes n'est composée à peu près que de Métis et de Canadiens français. C'est la résidence de Sa Grandeur Mgr Grandin. Il y a un couvent dirigé par les Sœurs de la Charité. Le sol est extrêmement fertile dans cet endroit.

St-Charles, sur l'Assiniboine, à neuf milles de Winnipeg fut fondé en 1854

par Mgr Laflèche, évêque des Trois Rivières.

St-François-Xavier, à 25 milles à l'ouest de Winnipeg, sur l'Assiniboine, renferme une population de plus de 2,000 âmes. C'est une des plus anciennes paroisses de l'endroit, car elle date de 1824. Il y a un couvent, une très jolie église catholique ; c'est là que siège la cour du comté de Marquette-Est.

St-Norbert établi en 1856 par le R. P. Lestang, O. M. I., est aujourd'hui dirigé par M. l'abbé Ritchot, qui a joué un grand et beau rôle lors des difficultés survenues entre le gouvernement fédéral et les Métis.

St-Vital, au sud de St-Boniface, fut fondé en 1860, et n'a pas une grande importance.

Baie St-Paul, située sur l'Assiniboine, à 30 milles de Winnipeg, est une paroisse florissante, et renferme une population de 1,500 âmes. Elle fut fondée en 1832 par M. l'abbé G. A. Belcourt. C'est l'endroit où se tient le bureau

d'enrégistrement pour le comté de Marquette-Est.

Paroisses anglaises

Elles n'offrent rien de bien remarquable. Sur les rives de la rivière Rouge il y a Kildonan, la plus ancienne de toutes, et fut colonisée par lord Selkirk en 1814 ; St-André, à 16 milles au nord de Winnipeg ; St-Clément, à 22 milles, et St-Paul, où il y a beaucoup d'Ecossais.

Sur les bords de l'Assiniboine, les endroits les plus considérables sont Headingly, High Bluff et Poplar Point.

XIII

Après avoir donné ces courtes et imparfaites notions sur les pays de l'Ouest que j'ai eu le plaisir et l'avantage d'étudier un peu, je ne croirais pas avoir rendu complète justice aux organisateurs de l'excursion, comme aux citoyens des lieux où l'on a fait des réceptions aux membres de l'Association de la presse, si je ne passais en revue les faits les plus saillants du voyage.

De Québec à Toronto

Nous partons de Québec dimanche, 20 août, à 4 heures p. m. munis de nos papiers, c'est-à-dire de billets pour Toronto, où nous devons rencontrer les journalistes d'Ontario, et prendre passage dans les chars-Pullman qui nous sont destinés, moyennant la somme de $12,00, aller et retour. Le moment d'un départ pour une contrée aussi éloignée ne manque pas de solennité, surtout quand plusieurs de vos amis et parents viennent vous serrer la main et vous souhaiter un voyage heureux.

Nous ne partons donc pas sans éprouver quelque émotion. Et bientôt les conversations commencèrent à s'échauffer ; mon ami Pelletier nous raconta quelques unes de ces bonnes histoires dont il possède un si vaste répertoire.

Bref, le trajet sur le chemin de fer entre Québec à Montréal ne fut marqué par aucun incident bien remarquable. A 10 heures le train entrait en gare à Hochelaga, et un quart d'heure après

nous serrions la main du brave propriétaire de l'hôtel Richelieu. L'hôtel était rempli de voyageurs; force nous fut d'accepter l'un des salons de l'hôtel où l'on installa des lits pour la nuit. Imaginez-vous huit écoliers qui se trouvent ainsi réunis sans surveillance, dans un dortoir commun ! Levasseur et Demers se croyant encore au collège, à l'abri de l'œil du maître, font un vacarme épouvantable, et nous empêchent de dormir.

Départ de Montréal le matin du 21, par un temps magnifique. Pas un journaliste de la grande métropole commerciale ne nous accompagne. A la *Minerve*, on nous dit que M. Joseph Tassé M. P. rejoindra notre groupe à Brockville. En effet quelques heures plus tard nous avions le plaisir de serrer la main à notre ami, qui n'a pas peu contribué par la position importante qu'il occupe dans la politique et la presse, à rendre notre voyage agréable. C'est un compagnon charmant, ainsi du reste que tous ceux de Québec ; je n'ai de plaintes à porter

que contre ceux-là qui nous ont fait passer des nuits blanches; ils ne connaissaient pas encore l'importance du sommeil, surtout au moment d'entreprendre un voyage long et pénible, mais ils l'ont bien comprise plus tard.

Quel voyage assommant que celui de Montréal à Toronto ! A part la vue d'une campagne qui m'a paru fertile, on ne voit sur tout le parcours que de villes assez peu importantes, telles que Prescott, Brockville, Cornwall. La ville de Kingston est la seule qui offre quelque intérêt pour le touriste. Son pénitencier, son canal-Rideau, et sa position géographique lui donnent la supériorité sur toutes les autres villes de la province d'Ontario, Toronto toutefois excepté.

A 1.20, nous sommes installés dans le Queen's Hotel à Toronto, bien décidés à prendre un sommeil réparateur. Nous n'avions pas encore pris de repos depuis notre départ de Québec.

XIV

De Toronto à Chicago

Toronto a fait beaucoup de progrès depuis quelques années. Son commerce s'est notablement étendu. Ses journaux, entre autres le "Mail," le "Globe," le "World" et le "Telegram" ont pris une grande vogue et leur circulation est considérable. J'avais une demi-journée à passer à Toronto, et j'ai consacré ce temps-là à visiter les principaux édifices publics et les principales rues. La ville est située sur un terrain bas, au nord-ouest du lac Ontario. L'impression qui m'est restée de la Capitale de la province-sœur, lui est assez favorable. Ses départements publics sont très bien tenus. On y voit surtout de remarquable le ministère de l'instruction publique où l'on a installé des musées d'histoire naturelle, de peinture, de sculpture, de géographie. etc. Cette grande exposition des chefs d'œuvres de l'art ancien et moderne en ce qui a trait à la peinture et la sculp-

ture, doit sa fondation à l'honorable M. Crooks, ministre de l'instruction publique.

Les hôtels de Toronto sont tenus sur un excellent pied. Citons par exemple le Queen's, le Rossin, le Walker, qui feraient bonne figure dans les grandes villes des Etats-Unis.

A midi, départ de Toronto par le "Credit Valley." La route est belle, et le train file avec une vitesse d'un mille à la minute. Nous voyons passer tour à tour à nos regards avides de tout voir, les endroits appelés : Parkdale, Lampton, Cooksville, Streetsville, Milton, Guelph, Galt, Ayr, Drumbo, Woodstock, Beachville, Ingersoll, Belmont et enfin la petite ville de St-Thomas. Mais il est 5 heures, et la nuit va bientôt assombrir le paysage.

Nous abandonnons le "Credit Valley" pour le "Great-Western," qui doit nous rendre à Détroit durant la nuit. Que faire durant cette veillée, la première que nous passons au milieu de nos amis d'Ontario avec qui nous avions déjà fait

connaissance ? Un concert est organisé : Levasseur tient la baguette, et mettant à profit les notions de musique vocale apprises au collège, nous chantons la "Marseillaise," "En roulant ma boule," "Derrière chez nous y-t-a un étang," "Vive la Canadienne," "Un Canadien errant," "Deux Gendarmes," etc. On y met un tel entrain et nos gosiers sont tellement d'accord, que nos confrères d'Ontario et leurs dignes compagnes sont séduits par le charme, et nous applaudissent à outrance. Bien souvent il nous fallut recommencer la même chanson pour amuser la galerie, qui applaudit toujours.

La veillée se passe au milieu de ces plaisirs bien légitimes, et nous arrivons à Windsor sans avoir trop éprouvé les ennuis de la route. Il passe minuit. Le convoi traverse la rivière Détroit sur un bateau passeur vis-à-vis la ville du même nom, et dont on n'aperçoit vaguement que les quais, grâce à la lumière des reverbères.

Il est grand temps d'aller se coucher ; il-est une heure, et il nous faut être debout à 7 heures le lendemain. La chaleur est intense ; pas la plus légère brise. Mon compagnon de lit, M. Pelletier, se plaint en termes très énergiques de la température qui lui donne des transpirations de consomptif. Moi-même un roseau à côté de mon ami, qui jouit d'une corpulence assez notable, je me sens tellement affecté par cette chaleur suffoquante que je me précipite hors de ma couche, et mettant à la hâte les habits les plus indispensables, je me retire à l'arrière du char Pullman, afin de prendre le frais. Il est cinq heures ; le soleil est encore sous l'horizon, mais l'obscurité ne m'empêche pas de prendre connaissance de la nature du sol et des beautés du pays que le " Michigan Central Railway " traverse. Après avoir consulté mon " Time table ", je constate que nous sommes rendus à la petite ville de Michigan. Il ne nous reste plus que 58 milles à parcourir pour arriver

à Chicago, la *Reine de l'Ouest*. Nous traversons plusieurs autres villes, et à 8,00 précises le train entrait en gare de Chicago.

Chicago

Après une courte station à l'hôtel Palmer, que l'on dit être le plus considérable de l'univers entier, je me joins à MM. Pelletier, Lemay et Demers pour visiter les endroits les plus intéressants de cette superbe ville. Grâce à l'obligeance d'un de nos compatriotes, autrefois résidant à Québec, nous avons pu dans l'espace de dix heures avoir une excellente idée de Chicago, de ses parcs, de ses édifices publics, de ses élévateurs, de ses canaux, de ses rues, de ses chars urbains, de ses magasins et hangars, de ses tunnels, de ses églises, etc.

Le parc Lincoln, le seul que nous ayons pu visiter—il y en a neuf en tout,—est tout simplement une merveille. Il couvre une superficie d'au moins trois mille, et renferme des lacs et rivières artificielles, des jardins ;

on y voit presque tous les animaux de la création ; des lions de mer, des tigres, des panthères, des ours, des loups, des serpents, des renards, des singes et des oiseaux en grand nombre. Les renards ont leurs tanières, comme les oiseaux peuvent prendre leurs ébats dans d'immenses volières où ils font leurs nids. C'est une véritable merveille que cette exposition d'animaux, que l'on peut visiter gratuitement à toute heure.

Les édifices publics sont d'une richesse de construction incroyable. Nous avons visité le bureau des postes auquel est uni le département des douanes, la Bourse, la cathédrale de Mgr Feehan, le collège St-Ignace, l'église des Jésuites, les tunnels sous la rivière Chicago, le bazar Lehman, les magasins de Marshall Field où il y a 2,200 commis, l'aqueduc qui peut fournir 360 millions de gallons d'eau dans 24 heures, la puissance motrice des chars urbains qui circulent dans la rue State et qu'un fil

invisible met en-mouvement, etc. Toutes ces choses sont réellement étonnantes. 1600 chars urbains font régulièrement tous les jours le service dans les rues de Chicago.

La ville de Chicago est située dans une plaine sur le bord du lac Michigan, dans l'état de l'Illinois. C'est l'état le plus florissant de l'Union américaine, et il va sans dire que Chicago bénéficie au plus haut degré des avantages géographiques et autres dont la nature l'a doté.

Chicago date de 1830 ; fut érigé comme ville en 1837 ; la population ne dépassait guère à cette époque 4,000 âmes. Au dernier recencement, la Reine de l'Ouest comptait une population de 503,304. Avant dix ans, elle sera de près d'un million ; car d'après ma manière de voir, c'est une ville destinée à prendre plus d'importance que New-York même. Le pays qui entoure la ville est excellent et le climat est délicieux, de sorte que les produits lui

arrivent de tous les côtés au moyen de quarante lignes de chemins de fer qui viennent de l'Iowa, du Minnesota, du Dakota, de l'Indiana, de Michigan, de Wisconsin etc.

L'église des Jésuites est très élégamment construite, et de vaste dimension. Le collége St-Ignace est un bel édifice où l'on donne l'éducation à la jeunesse.

Vingt Pères Jésuites dirigent cette communauté puissante.

Le catholicisme est donc très florissant dans la capitale de l'Illinois. Les bons sont bons, les méchants sont méchants. A tort ou à raison on m'assure que c'est la ville la plus pourrie des Etats-Unis. C'est peut-être exagéré ; mais aussi il peut y avoir un grand fonds de vérité dans ces dires.

L'Illinois et sept Etats dont les richesses agricoles et minérales sont extrêmes viennent alimenter le commerce de Chicago. Le commerce lui arrive aussi par les bateaux à vapeur qui font le service des villes situées sur les rives

des lacs Supérieur et Michigan, et qui lui apportent même les denrées d'Ontario, du St-Laurent, de l'Atlantique et du golfe du Mexique par les canaux.

Le catholicisme est la religion prédominante dans Chicago. Il y a toute une population de Canadiens-français 25,000, d'Allemands et d'Irlandais dirigés par des prêtres séculiers et réguliers sous l'autorité de l'Archevêque Feehan. Les Révérends Pères Jésuites ont leur église et leur collège, et la somme du bien qu'ils font est incalculable.

Il y a 36 églises catholiques dans Chicago ; le nombre actuel des catholiques est de près de trois cent mille. Les exercices religieux sont suivis avec assiduité, et l'on m'a assuré que tous les dimanches il y en avait au moins 4,000 qui recevaient la sainte communion. Trente associations religieuses ont été fondées par les bons Pères Jésuites et elles sont tout à fait prospères, grâce à une aussi intelligente direction.

La cathédrale est très jolie : le maître autel est en marbre blanc veiné de gris. Elle fut bâtie en 1871.

Le commerce de Chicago est d'une prospérité dont il est impossible d'avoir une idée juste. C'est le plus grand centre d'affaires des Etats-Unis, après New-York. Il faut visiter la Bourse, les banques, les magasins pour se rendre compte un peu du mouvement, du bruit, de l'excitation qui règnent dans Chicago du matin au soir. Pendant cet intervalle, chacun est à sa besogne ; à la Bourse les spéculateurs, aux comptoirs les banquiers et les négociants.

J'ai visité deux magasins de nouveautés. L'un, propriété de Marshall Field et Cie, est immense et en partie dirigé par un Canadien-français, M. Girard, natif des environs de St-Hyacinthe, et qui demeure depuis 15 ans dans cette importante maison. Il n'est âgé aujourd'hui que de 28 ans. Grâce à lui nous avons pu visiter l'établissement et consacrer à cette visite autant d'heures

qu'il était nécessaire. Il y a une bagatelle de 2,200 commis employés dans l'établissement; sur ce nombre 125 sont préposés à la comptabilité.

Le chiffre d'affaires de cette compagnie mercantile est de $27,000,000.

Le bazar Lehman est une autre maison de commerce, où l'on peut se procurer un piano aussi facilement qu'une verge d'indienne ou une boîte d'allumettes. Ici il n'y a que 800 commis, dont la plupart sont des jeunes filles.

L'édifice de Lehman comprend un vaste carré à plusieurs étages, et le premier venu peut le visiter dans son entier sans être ennuyé par personne. Tous les articles de marchandises sont exposés le long des allées, et le voleur doit avoir beau jeu par suite de cette disposition, qui est de nature à donner tentation aux escrocs. Il suffit de tendre la main pour " se payer " une foule de petits objets de luxe. Mais honni soit qui mal y pense : les voleurs sont rares là-bas, dit-on.

Le service de la brigade du feu est bien fait, au moyen des 25 pompes à vapeur dont ils peuvent disposer. En moins de temps qu'il ne le faut pour l'écrire, après une alarme de feu la brigade est rendue sur le terrain, et je vous assure que l'eau n'est pas épargnée. On dirait une trombe marine qui viendrait se précipiter sur l'élément destructeur. Avec un système aussi complet Chicago ne saurait subir des calamités du genre de celles de 1871 et de 1874. Les maisons sont généralement construites pour résister à l'incendie. Dans State street par exemple, l'hôtel Palmer, où nous logions, est en fer et en marbre ; il n'y a que les portes qui soient en bois, mais ce bois est recouvert de métal.

Chicago est la ville d'avenir par excellence. Elle enlèvera à New-York le premier rôle, avant dix ans. Sa population s'accroît avec une rapidité incomparable. Elle prend une extension avec laquelle aucune ville du monde n'est capable de rivaliser ; c'est la ville du

commerce, des affaires, du remue-ménage, et, le dirai-je, malheureusement de l'immoralité. Là où il y a beaucoup d'argent il y a beaucoup de laisser-aller. On va au théâtre, au restaurant, on coudoie tout un monde cosmopolite qui ne vaut pas toujours son pesant d'or. On m'assure que sous le rapport moral Chicago vaut moins que New-York même : c'est très significatif.

J'en finis avec Chicago, bien qu'il y aurait des volumes à écrire sur une ville aussi considérable. L'impression qui m'en reste peut se résumer comme suit : DANS VINGT ANS CHICAGO SERA LA PLUS GRANDE VILLE DE L'AMÉRIQUE.

XV

DE CHICAGO A WINNIPEG

Après un séjour de 30 heures à Chicago, nous prenons passage sur le chemin dit " Albert Lea " dont j'ai eu l'occasion de dire un mot, et qui traverse les états de l'Illinois et de l'Iowa jusqu'à St-Paul ; nous laissons bientôt

derrière nous Joliet, Morris, Ottawa, La Salle, Bureau, Geneseo, Coloua, Moline. A Rock Island, nous traversons le Missisipi dont la largeur pour atteindre la rive opposée où est Davenport, est de 1,550 pieds. Le train n'arrête que quelques minutes dans cette dernière ville, et nous continuons notre trajet ; tour à tour on voit défiler West Liberty et Cedar Rapids, où les excursionnistes sont l'objet d'une démonstration assez flatteuse ; bien que ce fut au commencement de la nuit, il y avait à la gare une assemblée considérable de citoyens. Durant la nuit nous traversons cette partie de l'Iowa appelée " Cedar Valley, " la plus fertile et une des plus pittoresques de l'Etat, et une vaste portion du Minnesota dite " Park Region, " ainsi nommée à cause de ses nombreux lacs et de ses champs, couverts d'arbres d'une grande beauté, qui lui donnent l'aspect d'un immense parc. Toute cette région offre de fait une superbe apparence. C'est une succession

non interrompue de rivières, de lacs, de prairies cultivées ; cette variété de paysage fait de cette partie du Minnesota un des plus beaux pays qu'il soit possible de voir. On dit qu'il y a 8,000 lacs dans le Minnesota, dont la plupart existent dans l'endroit que nous avons traversé.

A 7 heures du matin nous sommes rendus à Minneapolis où nous prenons le déjeûner à l'hôtel Nicollet. Bonne table, mais le service s'y fait très lentement. Immédiatement après le repas, nous prenons le chemin de St-Paul, Minneapolis et Manitoba, qui doit nous conduire jusqu'à St-Vincent : distance : 380 milles. Comme on le voit, nous ne sommes pas arrêtés à St-Paul en allant : ainsi je n'en parlerai qu'au retour, puisque ce n'est qu'alors que nous avons pu visiter ces villes, les deux plus florissantes du Minnesota. Les endroits les plus importants de cette région sont Anoka, St-Cloud, St-Joseph, Barnesville, Glyndon, Rolette, Crookston, Shirley, Euclid, Hallock. A Crooks-

ton, un embranchement du " St-P. M. et M. " a été construit jusqu'à Grand Forks, à 22 milles de distance.

Au petit jour, le train file sur l'embranchement du Pacifique qui conduit de St-Vincent à Winnipeg, et où il arrive de bonne heure.

Une députation de la presse de Winnipeg nous attend à la gare ; un bon nombre de citoyens les plus distingués de Winnipeg et de St-Boniface sont aussi venus à notre rencontre, et nous accompagnent à l'hôtel Técumseh, situé à un pas de la gare. Nous déjeunons en compagnie des honorables MM. Royal, Larivière et Dubuc, de M. T. A. Bernier, partis expressément de St-Boniface pour commencer à nous faire connaître toutes les douceurs d'une hospitalité qui s'est continuée jusqu'à la dernière minute que nos compagnons de route et moi même avons passée dans le Manitoba.

XVI

TROIS JOURS DANS LE MANITOBA

Après avoir jeté un coup d'œil rapide sur la rue principale de Winnipeg, le "Main" street, et avoir visité les bureaux du secrétaire d'Etat, l'honorable M. LaRivière, nous descendons la rue qui conduit au bateau, et après quelques minutes d'attente nous voguons sur le "Marquette," grand bateau assez rapide. Les excursionnistes sont nombreux ; à part les membres de la presse d'Ontario et de Québec, il y a encore ceux de la presse de Winnipeg à qui nous sommes redevables de cette jolie promenade. M. Rowe, du "Winnipeg Times" et M. Luxton du "Free Press" ont nolisé le "Marquette" à leurs propres frais. Preuve que la presse manitobaine fait d'excellentes affaires.

Après avoir passé le pont Louise, qui relie les deux rives de la rivière Rouge pour les besoins du chemin de fer du Pacifique, nous voyons défiler à nos yeux le premier établissement colonisé

par Lord Selkirk en 1813 et 1814, [paroisse de Kildonan], la cathédrale de St-Jules, les paroisses de St-Paul, de St-André et de St-Clément ; puis le Fort de Pierre où nous nous arrêtons un instant. C'est une vaste parallélogramme en pierres jaunâtres, avec des bastions à chaque extrémité angulaire.

Il renferme un magasin, des hangars, des résidences privées. Le Fort et son contenu appartiennent à la Compagnie de la Baie d'Hudson. Il est situé à 20 milles de Winnipeg. Nous passons devant Selkirk, et puis la réserve sauvage de St-Pierre s'offre à notre vue. Nous continuons à contempler le paysage jusqu'à ce qu'on arrive enfin au lac Winnipeg, à 60 milles de St-Boniface.

C'est un lac immense, mais d'une profondeur qui atteint à peine dix pieds. Ses bords sont si plats que l'eau déborde, et forme tout autour des marécages. Il est cependant navigable pour les bateaux qui ont un faible tirant

d'eau. La rivière Rouge s'y jette par quatre branches différentes ; celle du milieu est la plus propice aux fins de la navigation

Nous ramassons quelques coquillages sur les bords du lac, et le " Marquette " tourne de bord pour nous conduire jusqu'à Selkirk, et de là à Colville Landing où nous devons prendre le train qui doit nous ramener à Winnipeg.

Mais l'heure est arrivée de prendre le dîner. Un voyage sur l'eau a ouvert nos appétits ; nous nous mettons à table vers une heure. Le menu du dîner est des mieux choisis, et tour à tour, comme dit la chanson, nous faisons sauter dindons, fricots de volailles ; les vins ne sont pas non plus à dédaigner. Nous étions encore à déguster le gloria qu'on nous avertit qu'il doit y avoir une réunion de la presse au salon, dans le but de voter des remerciements aux propriétaires du *Times* et du *Free Press* pour leur cordiale

réception. Plusieurs discours furent prononcés à cet effet, entre autres par M. Pense, président de l'association, M. Cameron, du "London Advertiser," M. Creighton, M. P. P., et M. Elder, M. P. P. propriétaire du "Telegraph" de St-Jean, N. B. et récemment élu comme député provincial. M. Jos. Tassé, M. P., a été l'interprète de nos sentiments de reconnaissance à l'égard de MM. Rowe et Luxton.

Le "Marquette" touche à Selkirk à 6 heures du soir. On se rend à terre sur trois à quatre bouts de planches. Il n'existe pas de quais proprement dits sur les bords de la rivière Rouge. Le bateau vient se mettre tout près de terre, à quelques pieds seulement, et pas de danger qu'il ne touche au fond.

Encore ici réception. Je m'attendais à trouver une petite ville, mais quel désenchantement, quand je me vis en face d'un petit village. Il y a bien un journal, quelques beaux édifices en bois, mais pas de ville. Comme com

pensation nous rencontrons des gens polis, le cœur sur la main. Un lunch nous avait été préparé par les soins du maire, et une adresse nous est présentée par le greffier du conseil de ville.

Le départ sonne vers 7½ heures, et nous nous précipitons à bord pour traverser la rivière où le train régulier du Pacifique doit arriver à 8 heures. En effet à cette heure même nous étions emportés avec la plus grande vitesse vers Winnipeg, où nous arrivons à 9 h. p. m.

Tout le groupe français, qui avait accepté durant la journée l'aimable invitation des honorables MM. Dubuc et LaRivière d'aller séjourner à St-Boniface, part en compagnie de ces messieurs à qui nous sommes redevables d'avoir passé la plus belle journée de notre long voyage de 18 jours, la journée du lendemain.

A 11 h. p. m. nous étions installés à l'hôtel St-Boniface, résidence somptueuse. L'hôtel est tenu par une dame

française, autrefois de Montréal. On y trouve tout le confort désirable, de bonnes chambres et une table bien garnie, et les charges...nulles.

Le lendemain, jour consacré au Seigneur, nous nous dirigeons vers neuf heures à l'église cathédrale ; je constate avec plaisir que la foule est recueillie et considérable.

Le chœur de l'orgue répand sur nos têtes des flots d'harmonie ; l'orgue, le plus beau et le plus vaste du Manitoba, laisse entendre des sons qui nous rappellent ceux de notre vieille basilique. Tout tend du reste à me faire croire que j'entends la messe à Québec.

Un archevêque à son trône ; un sanctuaire dont les stalles sont occupées par des prêtres séculiers ; des écoliers à leurs bancs, en avant de la nef, tout près du balustre ; dans la nef, des juges, des ministres, des députés fédéraux et locaux, des médecins, des avocats.

Je voudrais pouvoir exprimer tous

les sentiments d'émotion qui me sont montés au cœur durant cette messe que je n'oublierai jamais.

A l'issue de l'office divin nous nous dirigeons à l'archevêché, pour y saluer le saint et vénérable prélat qui a nom Mgr Taché, la plus belle figure de l'histoire de l'Ouest. Nous étions là vingt Canadiens français réunis autour d'un des premiers fondateurs de l'église catholique au Nord-Ouest, le continuateur de l'œuvre dont les débuts furent confiés à Mgr Provencher. Aussi que cette courte réunion m'a laissé d'agréables souvenirs ! Au moment où la conversation est la mieux engagée, sonne l'*Angelus*. Après l'avoir récité, Mgr Taché s'écrie : " C'est l'*Angelus* le plus solennel que j'aie récité ici, et cette circonstance me rappelle aussi un autre *Angelus* plus solennel auquel j'ai assisté ; c'était au Vatican, il était prononcé par Pie IX, et 500 évêques y répondaient."

Nous disons adieu à Sa Grandeur

et un quart d'heure plus tard, après avoir été rendre visite à l'honorable M. Royal et délecté un verre de champagne à la santé de la famille du député de Provencher, nous étions commodément installés à la table de M. le juge Dubuc ; et quelle table, grands dieux ! Un vrai festin de Lucullus que nous avons fait là ! Nous y avons mangé (c'est un détail) du pémican, du vrai pémican, qui n'a pas dû être préparé par un Peau-Rouge. Madame Dubuc nous a fait l'honneur de sa table avec une grâce charmante, et il n'y a pas de doute que c'est à son habileté comme maîtresse de maison que nous devons d'avoir pu savourer des mets et des vins aussi délicats.

Le menu est épuisé ; le café, le pousse-café, le gloria, etc., n'existent déjà plus qu'en souvenir, lorsque nous prenons des voitures pour aller saluer M. l'abbé Ritchot, curé de St-Norbert, paroisse située à neuf milles de Winnipeg. Il est trois heures ; le soleil est

très ardent, mais nos voitures (pas les nôtres, mais celles de nos bienveillants amis de St-Boniface) vont nous mettre à l'abri de ses coups. Le trajet est un peu long, car la route est cahoteuse. Du reste, rien qui nous presse, car on sait d'avance que le père Ritchot a le cœur bon, et que ses réceptions du soir valent tout autant que celles du midi : toujours avec le même bon cœur, la même excellente cordialité.

En effet, à peine avons-nous mis le pied dans le presbytère, que nous étions maîtres du terrain. Les uns envahissent le jardin, les autres les salles du curé. Les carottes, les choux de Siam et le céléri du potager nous servent de projectiles pour assaillir nos ennemis, car il y en a partout. Certaine dame se plonge à travers une haie de gadelles, et se livre à un glanage tel, que je ne sais pas quel procédé aurait pris le bon Père pour faire son vin, s'il n'eût eu la précaution de les cueillir quelque temps avant notre arrivée.

Le père Ritchot nous fait visiter son église, qui n'est pas précisément une cathédrale ; mais on doit en bâtir bientôt une nouvelle dans les dernier goûts.

LeMay, Levasseur et quelques dames nous font une musique délicieuse ; pendant ce temps, le maître de céans nous raconte ses courses dans la prairie avec les Métis, les chasses aux buffles, les évènements de 1867 à 70, avec une verve infatigable. L'ami Pelletier en a fait une jolie narration dans le *Canadien*.

La trop courte après midi passée avec M. l'abbé Ritchot fut couronnée par un souper qui n'a rien gâté de la fête. De ma vie je n'oublierai le céléri et le légendaire vin de gadelles du bon Père.

La noirceur est arrivée ; il nous faut retourner à l'hôtel St-Boniface ; quelques points noirs se dessinent à l'horizon, et qui sait si nous ne sommes pas menacés d'un orage ! Parmi les disciples de Vennor les plus savants décident qu'une tempête de tonnerre est imminente. Hélas ! qu'allons-nous

devenir ? Nous mettons nos chevaux au grand trot, mais les éclairs fendent la nue dans la région du sud, et nous avons encore deux milles à parcourir. Enfin, nous touchons au terme de la route, et la pluie ne fait que de commencer. Heureusement pour notre caravane, car si nous nous fussions attardés un quart d'heure de plus, nous aurions été gratifiés en route du plus bel orage de pluie, d'éclairs et de tonnerre qu'il soit possible d'imaginer.

Les tempêtes du Manitoba et du Nord-Ouest ont un caractère très violent. Il pleut de l'eau, il pleut des éclairs ; ceux-ci tombent perpendiculairement à l'horizon, et il en tombe des quantités prodigieuses à la fois. C'est à donner la chair de poule même aux plus intrépides. Mon ami Pelletier, qui a pourtant du sang froid, a cru être en très grand danger.

Une fois la tourmente finie, nous disons le bonsoir à monsieur et à madame Dubuc, confiant à leur garde deux des nôtres, Tassé et LeVasseur.

Le lendemain matin, à 9 heures, nous nous dirigeons vers l'Hôtel de ville de Winnipeg, où des voitures nous attendent pour nous conduire à travers les principales rues de la ville. Nous les examinons avec autant de soin que possible, et surtout nous nous étudions à nous faire une idée juste du Winnipeg d'aujourd'hui.

Mes appréciations ayant déjà été publiées, je n'ai plus à y revenir.

Je ne puis cependant m'empêcher de faire une comparaison entre Winnipeg et St-Paul, Minn., deux villes qui ont commencé à peu près de la même manière, d'une manière assez humble toutes deux, afin de bien faire comprendre laquelle des deux a le plus progressé dans la même période temps.

En 1855, un an après sa fondation St-Paul comptait un peu plus de 1,000 habitants, tandis que sa population actuelle est de 70,000.

En 1872, Winnipeg était un village de 1000 âmes à peu près ; en 1882, la

capitale du Manitoba est une ville de 25,000 habitants.

Dans 10 ans Winnigeg a vu augmenter le chiffre de sa population de 24,000 âmes. Si la capitale du Minnesota eût augmenté dans la même proportiou, elle aurait dû compter au dernier recensement une population de 175,000 âmes.

Winnipeg prospèrera-t-il toujours dans la même mesure ? Voilà un point que les hommes de l'avenir pourront seuls résoudre.

Après avoir tout vu ou presque tout, nous nous rendons à six milles dans un endroit appelé " Deer Lodge ", où un banquet avait été préparé en notre honneur. On s'y installe de notre mieux, et après avoir bu force santés, nous disions adieu à nos amis de Winnipeg et prenons passage à bord du train en criant :

ALL ABOARD FOR THE WEST

XVII

QUATRE JOURS SUR LE PACIFIQUE

Enfin nous allons vers l'extrême Ouest ; on me dit alors que le chemin du Pacifique était terminé jusqu'à 409 milles de Winnipeg ; depuis lors la ligne s'est allongée de près de 400 milles, de sorte que le Pacifique à la date actuelle s'étend à l'ouest de Winnipeg jusqu'à une distance de 800 milles ; ajoutez-y les 500 autres milles depuis St-Vincent jusqu'à Selkirk, et de Selkirk à la baie du Tonnerre, nous arrivons à 1,300 milles de chemin à peu près terminés.

De Winnipeg à Portage la Prairie, nous ne voyons rien de bien intéressant. On entend crier aux gares : Stonewal, Hanlan, Poplar Heights, Ossawa, High Bluff et enfin le Portage la Prairie où nous ne faisons qu'une courte étape, le temps de se réconforter. Après souper nous nous remettons en route avec l'intention bien arrêtée—

notre programme avait été tracé d'avance—, de nous rendre jusqu'à l'extrémité du chemin, c'est à-dire à quelques milles à l'ouest de Regina.

Tandis que les excursionnistes sont livrés au sommeil, je vais commettre quelques indiscrétions sur le compte des directeurs du Pacifique. M. Egan, surintendant, et M. Harder, agent du fret, et M. Harstone, agent de publications, nous avaient ménagé bien des surprises. D'abord nous étions les hôtes du Pacifique, c'était affaire entendue d'avance ; les organisateurs avaient fait imprimer—sur papier de luxe doré sur tranche—, notre itinéraire pour le temps que nous serions leurs hôtes. Dans les endroits habités, il était bien facile pour eux—moyennant finances—, de prendre des arrangements avec les hôtelliers pour nous donner l'hospitalité ; mais une fois dans la prairie, il leur a fallu ériger des tentes, transporter des provisions, monter tout un système culinaire pour satisfaire les

appétits de plus de cent voyageurs que le bon air de la prairie a rendus aussi voraces que des Sioux. Cependant il était écrit que nous ne devrions pas souffrir de la faim et encore moins de la soif. Attaché au train était un char de fret, où l'on avait installé une quantité prodigieuse de bonnes et même d'excellentes choses. J'énumère : du champagne, du claret, du *lager beer*, du brandy, du *old tom*, du *scotch*—ces deux derniers articles sont indispensables en voyage,—des cigares, des cigarettes, biscuits, fromage, viandes conservées et fumées, etc., etc. Je serais parti pour la chasse aux buffles avec un semblable assortiment, au risque même de traverser les Montagnes Rocheuses, et d'aller rejoindre le chemin du Pacifique du côté de la Colombie britannique.

Il est 5 heures du matin, et mon compagnon de lit et moi-même, assis à l'arrière du train, sommes occupés à méditer sur la brièveté de la vie, je me trompe,—sur la longueur du chemin

qui nous reste à parcourir pour voir le bout du C. P. R.,—car les Anglais n'appellent jamais le Pacifique autrement que le C. P. R., ça va plus vite ! Après deux heures de méditation, le sifflet de la locomotive nous avertit que l'on va enfin s'arrêter. Il était temps, car depuis Brandon, nous n'avions pas encore fait d'arrêt. Nous regardons avec la plus grande curiosité pour nous informer du nom de la ville qui s'offre à nos regards. C'est Broadview, nous dit-on. Quelle ville immense ! quelques tentes, un wigwam de Sioux à une certaine distance, et dominant la scène, deux grands édifices en toile qui doivent nous servir d'abri durant le déjeuner qui s'apprête, et pour le dîner qui devra avoir lieu le même jour, à 9 heures du soir. Telle est la ville de Broadview, qui ne renfermait pas alors une seule maison.

Après un somptueux déjeuner, notre train s'ébranle en route pour Regina, " le Chicago de l'avenir." J'ai déjà eu occasion d'en donner une description

qui était loin d'être flatteuse pour la capitale d'une province. Si on en croit certains journaux, il y a déjà plus de 1,000 citoyens ; lors de notre passage il y en avait à peu près 300.

Nous poussons nos investigations plus loin, car nous brûlons du désir, bien légitime, de voir poser le dernier rail. Il nous fait parcourir encore 16 milles. Plus on avance dans l'ouest, plus la route devient mauvaise. On est ballotté de même que sur un vaisseau durant la tempête, ou comme lorsque nous faisons le trajet en calèche entre la gare du Palais et la rue St-Joseph.

Enfin nous touchons au terminus du chemin de fer du Pacifique, le 29 août 1882, vers les quatre heures de l'après-midi. Le temps est superbe, et la prairie est inondée des rayons les plus ardents et les plus éblouissants d'un soleil majestueux. A peine le convoi est-il arrêté, que nous sautons à terre et prenons notre course vers l'endroit où sont les travailleurs, la plupart des Norvégiens

et des Suédois ; il y a cependant plusieurs Canadiens-français.

Les travaux sont poussés avec une grande rapidité. Les entrepreneurs emploient deux mille chevaux et quatre mille hommes pour faire le terrassement et poser les rails. Ils paient par mois $280,000 à $300,000 de gages ; ces gages pour chaque ouvrier sont assez variables, de $2.25 et plus. Sur la ligne se trouvent des chars qui servent de dortoirs, de cuisines et de réfectoires ; ils sont à deux étages et construits très solidement. C'est dans ces maisons ambulantes que les travailleurs trouvent leur pension et leur gîte. On conçoit facilement que ces pauvres ouvriers n'auraient pu coucher à la belle étoile, surtout par des nuits froides comme il en arrive si souvent dans le Nord-Ouest, même durant la saison d'été.

Deux petits incidents du voyage que j'allais oublier. Ce sont deux baptêmes, l'un d'une ville, l'autre d'un petit Cris

né le jour même du mariage d'un Cris avec une Crise. La ville est, ou plutôt sera celle de Pense, et l'enfant s'appellera M. Climie-Pense. Les deux cérémonies ont été imposantes.

Pense est une ville considérable ; tous les édifices sont construits en bois, mais cet édifice se réduit à une traverse de chemin de fer. Suivant l'antique coutume, on a cassé la bouteille de champagne en lui donnant une poussée vers la traverse. Sans la présence de cette pièce de bois et de cette bouteille, le baptême de la ville aurait été illicite et invalide à la fois.

C'est ainsi que Penseville fut fondée du nom du Président de l'Association de la Presse, et rédacteur du "Kingston Whig," M. Pense.

M. Climie Pense a eu pour parrains MM. Pense et Climie ; ce dernier est secrétaire de l'Association.

Il n'y a plus que 600 milles à parcourir pour arriver aux Montagnes Rocheu-

ses, mais comme " les ombres descendent dans la plaine" et que notre locomotive se refuserait peut-être à aller plus loin, nous préférons d'un commun accord virer de bord, et retourner vers les pays de l'Orient.

Nous prenons la directions de Broadview, arrêtant toutefois à Troy où notre ami Duchesnay doit nous rejoindre. La nuit est déjà venue, et l'on nous annonce que le dîner n'aura lieu qu'à minuit. Et voilà comment cette fois, la seule, l'on n'a pas su mesurer à temps la profondeur de nos estomacs. Mais en attendant nous arrosons le terrain, au cas où il serait trop sec, pour faire une plus facile digestion Enfin nous voilà rendus et nous nous faufilons sous la tente-réfectoire; nous rapprochant autant que possible de la cuisine, d'où s'échappent des émanations qui chatouillent très agréablement la membrane olfactive de mon ami B. Casgrain. Levasseur, Duchesnay et Pelletier se sentent aussi très émus en face de cet appareil culi-

naire, qui se déploie lentement à nos regards, trop lentement même au dire de mon voisin de gauche, qui de temps à autre plonge une main indiscrète dans une caisse où prônent majestueusement des enfants du Haut Sauterne, de la Gironde et de la Champagne. En attendant le solide, dit-il, faisons mieux que nos compagnons qui déchirent à belles dents les salmis de canards aux olives, et les poulets de prairie.

Enfin notre tour est arrivé, et les fricandeaux de veaux aux petits pois vont rejoindre les filets de truite (au gratin, s'il vous plaît).

A 2 heures nous sortions de la tente. à peu près gelés ; les naturels du pays ayant eu l'esprit d'allumer un feu pour éclairer la scène, nous fûmes réchauffer nos doigts glacés, avant de prendre la direction de Brandon, où nous devions prendre le déjeûner, le lendemain matin 30 août.

XVIII

Il est grand jour—7 heures—et plusieurs de nos compagnons parmi ceux qui se mettent au lit à 8 heures p. m. sont encore plongés dans les bras de Morphée, entre autres mon ami Stevenson de l'" Aurora Borealis," que le bruit de la fanfare de Brandon réveille en sursaut. Les abords de la gare regorgent de citoyens qui se disputent l'honneur de nous offrir l'hospitalité. On nous mène à l'hôtel de Brandon, tenu par un Canadien-français, M. Bergeron. On fait un petit bout de toilette, et on déjeune à la hâte, afin de pouvoir visiter une ville âgée de quinze mois. Des voitures sont mises à notre disposition, mais nous préférons faire la course à pied. Nous rencontrons des Canadiens-français dans tous les coins : ce sont les Taché, les Laberge, les Ouellet, les Ruel, etc. Tous paraissent enchantés de nous revoir. Ce sont de vieilles connaissances, qui d'Ottawa, qui de Québec. Deux deux fils de M. Pierre Laberge, de St Roch, établis à Brandon depuis un

an seulement, ont déjà réalisé des bénéfices considérables.

Après avoir visité la ville, nous sommes invités à nous rendre dans un spacieux édifice appartenant au gouvernement fédéral. Un diner somptueux présidé par le maire Daly, est servi à 400 personnes. On boit à la santé des Brandonites, à la santé de la presse etc. Plusieurs excellents discours sont prononcés, entre autres par M. Levasseur qui, sans flatterie aucune, a remporté la palme en cette circonstance. Plusieurs dames de Toronto m'en ont fait de grands éloges, et à plusieurs reprises. Ce succès a servi a accroître la popularité des membres de la presse canadienne française auprès de nos amis d'Ontario. M. Tassé devait le même soir à Portage la Prairie cueillir les applaudissements les plus enthousiastes.

En route pour Portage la Prairie. A 3 heures p. m. le train entrait en gare. Même réception qu'à Brandon, aussi cordiale et aussi hospitalière.

Toute une caravane de voiture à deux chevaux est là dans l'attente. Il s'agit d'aller faire une excursion dans la prairie ; visiter les grandes fermes qui avoisinent la ville est le but de ce voyage. Nous nous laissons faire avec la meilleure grâce du monde. C'est alors que nous avons vu cet immense champ de 400 acres cultivé en blé seulement. Nous avons vu fonctionner ces moissonneuses, qui non seulement, coupent le grain, mais qui vous jettent à côté d'elles les gerbes liées en bonne et due forme. C'est réellement beau de voir fonctionner ces machines.

Après avoir ainsi parcouru une quinzaine de milles dans la prairie, on nous conduit souper dans différents hôtels, les uns au " Grand Pacific " les autres à l'hôtel Lorne. Quelques minutes après nous nous rendons à l'hôtel de ville, où l'élite de la société est déjà réunie auprès de vastes tables surchargées de vins, de gâteaux et de fruits. Le maire Collins, éditeur de la *Marquette*

Review préside à la table d'honneur. Au moins une dizaine de discours ont été prononcés ce soir-là. Les éloges aux citoyens de Portage étaient aussi dans toutes les bouches, car il faut avouer qu'ils ont fait les choses avec une dignité et une générosité sans égale. Honneur au Maire Collins et à ses dignes collaborateurs !

Quand nous quittions nos excellents amis de la charmante ville qui venait de nous fêter avec tant d'éclat, il était près de onze heures. Aussi de l'Hôtel de ville à notre lit il ne s'écoula pas cinq minutes. La nuit précédente avait été si courte et marquée par tant d'incidents de nature à donner sur les nerfs, que le mieux qui nous restait à faire était d'escalader au plus vite le 2e étage de notre Pullman.

Demain matin, nous serons sur la partie est du Pacifique, qui va de Selkirk à la baie du Tonnerre. J'avais donné le consigne à mon voisin de lit de ne faire lever au premier chant du coq. Je fus servi à souhait ;

mon ami Pelletier, qui, par parenthèse, se levait toujours avant le soleil, eut la complaisance de m'annoncer que l'heure du réveil était sonnée, et que, si je voulais voir des paysages charmants, il en était temps.

Je m'habille à la hâte, je me frotte la figure avec deux ou trois cuillerées d'eau sale que notre nègre avait dû recueillir dans quelques trous marécageux du Nord Ouest. Et vite je me glisse sur la plate-forme en arrière du train.

Quel spectacle ! De l'eau, des lacs, du bois, des épinettes, oui, des épinettes ! Et puis des rochers et même des montagnes, de vraies montagnes... Et plus nous avançons dans notre course vers l'est, plus il y a des lacs, plus il y a des montagnes. Quelle nature tourmentée que ce pays, où Dieu s'est plu à semer pour ainsi dire des îles et des îlots sur un océan immense. Nous n'avons parcouru que 120 milles de chemin durant la nuit, et nous nous trouvons dans un pays si différent d'aspect de

celui que nous avons suivi la veille, que j'ai cru pendant quelques minutes être le jouet d'un rêve. Mais non, la réalité était bien là, devant moi. Mes compagnons ne sont pas moins émerveillés du paysage qui s'offre à leurs regards.

Nous n'avons pas encore terminé nos exclamations de joie en même temps que de surprise à la vue de cette contrée superbe qui se déroule devant nous, qu'on nous annonce que nous allons bientôt arriver à la petite ville du Portage du Rat, située comme on le sait, à la tête du Lac des Bois. Une réception cordiale nous attend au Rideout et chez M. Macdonald, qui est à la tête de scieries considérables. Les citoyens et le Conseil de ville nous ayant souhaité la bienvenue d'une manière officielle, nous nous mettons de suite à table, afin de pouvoir faire ensuite une excursion sur le lac des Bois. Ici nous sommes les hôtes de MM. Manning et Macdonald. Un grand bateau remorqué par un tout

petit steamer nous fait décrire une série de zigzags à travers les milliers d'iles qui couvrent le lac.

La course est assez rapide, et parfois l'on dirait que le vaisseau qui nous porte va aller s'abîmer sur quelque rocher ou écueil, tant la direction qui lui est imprimée par notre toueur, semble différente de ce qu'elle devrait être. Mais aucun malheur ne nous est arrivé. La promenade dure près de deux heures, et à midi notre convoi continuait sa route vers l'est, en gagnant le lac de l'Epervier. La voie n'est pas complètement terminée dans cette partie du pays. Le lieu étant très montagneux, il a fallu construire des ponts sur pilotis, dont plusieurs ont au moins 1000 à 1500 pieds d'un sommet à l'autre, leur hauteur dépasse aussi 70 à 80 pieds.

Après avoir pris un excellent souper donné par MM. Manning, Macdonald et Cie, nous retournons à notre Pullman, non sans avoir crié plusieurs hourrahs

en l'honneur de ces aimables citoyens du Portage du Rat, qui nous ont reçus à bras ouverts.

Le lendemain matin nous devions nous réveiller à Emerson, sur la frontière du Manitoba. Partis de Winnipeg le lundi à 3 heures p. m. nous arrivâmes à Emerson, le vendredi matin, après avoir passé près de quatre jours sur le chemin du Pacifique.

XIX

D'EMERSON A QUÉBEC

Enfin nous voilà rendus à la frontière américaine. Dans quelques heures nous la franchirons dans un endroit très visiblement indiqué par de petits poteaux plantés à courtes distance les uns des autres, entre Emerson et West Lynne.

A Emerson comme ailleurs, les estomacs ont besoin de nourriture, et c'est ce qu'on nous propose justement de faire à notre arrivée à la gare de cette charmante petite ville qu'on a baptisée du nom d'Emerson. Une tren-

taine de carosses sont mis à notre disposition, et en cinq minutes nous sommes rendus chez M. Fairbanks, dont j'ai déjà eu occasion de parler. En attendant que le déjeûner soit tout à fait préparé, nous envahissons le salon, et pour la centième fois, Demers, en véritable révolutionnaire, entonne la "Marseillaise," et LeVasseur fait les variations sur le piano. Aux chansons françaises succèdent les airs américains et anglais. Mais bientôt sur l'aimable invitation de M. Fairbanks nous entourons les tables pour le déjeuner. Nos boutonnières s'ornent en un clin d'œil d'un charmant petit bouquet qu'on a eu la délicatesse de placer devant chacun des couverts. Déjeuner délicieux et servi avec dextérité par les dames d'Emerson. Après le déjeûner, les cigares et promenade dans le parterre de M. Fairbanks, qui est un vrai gentilhomme dans toute l'acception du mot.

Grande réception à l'Hôtel-de-Ville à neuf heures. Quoique la distance ne

soit pas très longue pour s'y rendre, les voitures sont là qui n'attendent qu'un signal pour nous y transporter. Quelques-uns ayant manifesté le désir de faire une marche, mes compagnons et moi prenons nos jambes et nous nous aventurons sans guide dans la rue principale d'Emerson. Il faut dire que cette rue était pavoisée ; il y avait même des inscriptions dont une nous a vivement frappés. Elle était ainsi conçue : " Vive la presse." Du français à Emerson, mais c'est merveilleux, nous dîmes-nous. Oui du bel et bon français. En effet, il y a des Canadiens-français dans Emerson, et aussi des Belges, tous aussi affables et aussi hospitaliers les uns que les autres. MM. Prudhomme et Ritenotf, que nous sommes allés voir, sont des négociants à l'aise, et qui nous ont très bien accueillis.

La salle de l'Hôtel-de-Ville était décorée avec un goût exquis. Les pans étaient littéralement recouverts de verdure, et au milieu de la salle, sur une

table, les dames, je suppose, avaient installé toute une jardinière de fleurs naturelles. Rien de plus poétique que cette exposition de bouquets dans un hôtel-de-ville, où l'on ne s'attend guère à remontrer que des sergents de ville ou des huissiers. Au fond sur une estrade en hémicycle trônent les maires et les conseillers de ville d'Emerson et de West Lynne. Deux adresses sont présentées aux touristes. M. Pense qui en est rendu à son vingt cinquième discours, s'exécute de bonne grâce et tout est terminé. Cependant il nous faut bien accepter les bonnes offres qu'on nous fait de visiter les " Quatre coins " ou les " Four corners, " c'est-à-dire, aller à West Lynne, de là à Pembina, et enfin à Saint-Vincent, où le train nous attend.

Cette petite promenade est charmante. Il nous faut traverser la rivière Rouge deux fois, d'abord sur un pont en quittant Emerson, et puis sur un bac de Pembina à St-Vincent. St-Vincent

et Pembina appartiennent aux Etats-Unis, et voilà pourquoi nous avons pu nous vanter d'avoir foulé le sol du Dakota.

A 11.30 h., le train s'ébranle et fuie la gare de St-Vincent. Nous sommes déjà dans le Minnesota, examinant un pays que nous n'avons pas encore vu, y étant passé de nuit. Le pays est beau ; il est plat, comme toujours, mais on aperçoit par ci par là des habitations et les blés sont, j'allais dire, à pleines clôtures, c'eût été une erreur grave, car les clôtures dans toutes ces régions brillent par leur absence, mais les endroits cultivés sont très beaux. Nous prenons le dîner à Hallock ; au moment même où nous entrions dans ce village se publiait le premier numéro du " Kittson Country Entreprise", jolie feuille hebdomadaire spécialement dédiée aux cultivateurs du Minnesota, du Dakota, et de la partie sud du Manitoba. M. Wallace est un homme entreprenant, et il n'y a pas de doute que la fortune lui sourira.

Laissons maintenant filer la locomotive, et après nous être bien reposés, entrons à St-Paul. Il est sept heures du matin ; la ville commence à se réveiller. Les rues sont encore peu animées, mais on s'aperçoit que le mouvement ne tardera pas à s'opérer. Passons sous silence un déjeûner dans l'hôtel des Marchands, puis allons faire le tour de la ville.

St-Paul

St-Paul est une très-belle ville. Elle se compose de deux parties, dont l'une l'inférienre, est située sur le rivage du Mississipi, l'autre, la supérieure, est bâtie sur des collines. Le fleuve n'est pas bien large, un quart de mille environ ; les hauteurs sont aussi élevées que le promontoire de Québec du côté sud de la rivière St-Charles. Le coup d'œil du haut de la colline principale est joli, mais la nature n'a rien d'aussi grandiose dans ses aspects que nos paysages de troisième ordre dans notre

province. Tout est rétréci, les rivières comme les horizons.

St-Paul est la capitale de l'Etat du Minnesota et appartient au comté de Ramsay. Sa population est d'environ 70,000 âmes. C'est le grand centre où aboutissent les grandes lignes de chemins de fer du Nord-Ouest. Sept grandes artères viennent l'alimenter quotidiennement, et il y au moins 150 trains qui chaque jour partent et arrivent à la gare " Union ", la plus belle de l'Amérique.

Le commerce de gros s'élève à un chiffre qui n'est pas inférieur à cent millions de dollars ; il y a, à part cela, la partie manufacturière dont l'importance est immense.

Il y a 65 églises dans St-Paul dont le plus grand nombre joignent l'élégance à la grandeur. On a construit en 1881 des édifices dont le coût réuni s'est élevé à $3,000,000. L'aqueduc, les usines à gaz, les chars urbains sont sur un excellent pied et ne le cèdent en rien

aux autres villes américaines, si on en excepte les grands centres, où la population se chiffre par trois cent mille à un million d'âmes.

On vante beaucoup la société de St-Paul, qui se targue d'être une des plus aristocratiques des Etats-Unis. Ce qu'il y a de bien certain c'est que les institutions de charité sont sur un excellent pied et font honneur à l'esprit religieux des citoyens.

Le fait est qu'on y respire une autre atmosphère qu'à Chicago ; bien qu'il y ait de l'activité et beaucoup de déplacement, on sent que la population a un air plus réservé : pas de brouhaha comme à Chicago.

Les environs de St-Paul offrent un intérêt tout particulier aux touristes. Le lac Minnetoka, la chute de Mine-ha-ha attirent chaque année des milliers de visiteurs. Sur les bords du lac Minnetonka est construit l'hôtel Lafayette, qui peut contenir plusieurs centaines de pensionnaires.

Il y a plusieurs Canadiens français à St-Paul qui se distinguent dans le commerce, dans l'industrie et voire même dans le journalisme. Un journal français, le " Canadien ", propriété de M. Michaud, paraît toutes les semaines. C'est le seul organe des populations françaises de l'ouest américain. Disons à sa louange que sa rédaction est bien soignée, et qu'il est écrit en bon français. Nous sommes allés saluer son propriétaire, dont l'accueil a été charmant.

Considérée sous le rapport du site, St-Paul est la plus jolie ville qu'il nous ait été donné de visiter. Les résidences privées, situées sur une colline assez élevée, sont d'une richesse de construction remarquable, et sont supérieures même sous ce rapport à ce que nous avons vu de mieux à Chicago, à Détroit et à Minnéapolis.

Les Québecquois qui ont des maisons à construire ne sauraient mieux faire que d'aller chercher des modèles à St-Paul ; il y en a là pour tous les goûts.

J'ai beaucoup admiré St-Paul et je ne puis cacher mon admiration. On se repose en parcourant ses rues; c'est un délassement réel, tandis que bien souvent, ailleurs on se sent, soit écrasé par la hauteur des édifices, soit fatigué par le débraillé des hommes et des femmes qu'il nous faut coudoyer.

St-Paul est situé à 2,000 milles de l'embouchure du Mississippi. En 1831 il n'y avait que trois personnes dans l'endroit, 50 en 1847, 300 en 1849, 20,000 en 1870, et aujourd'hui la population dépasse un peu 70,000. Ce n'est donc qu'à dater de 1850 qu'on peut considérer St-Paul comme un endroit digne de mention. C'est une ville qui a 25 années d'existence. Ses manufactures sont au nombre de près de huit cents, et la somme d'affaires qui s'y fait est d'à peu près seize millions de dollars. Neuf cents personnes trouvent de l'emploi dans ces fabriques variées. Comme on le voit, St-Paul ne peut manquer de devenir une grande ville, malgré les

avantages plus nombreux peut-être que possède sa rivale ;

Minnéapolis

C'est la ville manufacturière par excellence. St-Paul fonde plus d'espérance sur le commerce. Minnéapolis a des pouvoirs d'eau dont on ne saurait trop calculer l'importance. Ses habitants ont bien compris qu'ils devaient surtout s'attacher à utiliser les ressources naturelles que leur apportait le Mississippi pour mettre en mouvement des moulins à farine, et des scieries. Aussi il faut voir comment fonctionnent ces immenses machines, qui dans une seule journée livrent au commerce 25,000 barils de farine, provenant du meilleur blé de l'Etat. Il y a des moulins, qui à eux seuls donnent cinq mille barils de farine par jour. On dit que Minnéapolis possède les plus grands moulins à farine de l'univers entier, et je le crois sans peine. Il y a là 30 grands édifices consacrés exclusivement à la moûture du blé. Des

scieries considérables sont constamment en opération, s'alimentant des forêts qui bordent le Mississippi supérieur. Les chûtes St-Antoine découvertes par le P. Hennepin, récollet, ont une pente de 82 pieds et ont une force motrice de 120,000 chevaux. Aussi utilise-t-on largement ce pouvoir d'eau immense.

Afin de donner une idée aussi exacte que possible de la grandeur et de l'activité que l'on déploie dans ces moulins à farine, je donnerai une description de celui de MM. Pilsbury et Cie, description empruntée à un confrère qui a fait l'excursion en même temps que nous.

L'établissement de messieurs Pilsbury & Cie, situé dans un lieu charmant, est, sans aucun doute, un des plus considérables du monde entier.

Les bâtisses mesurent 145 pieds sur 175. Elles sont à 7 étages. Chaque étage a 18 pieds de hauteur.

Dans le bas de l'édifice est placé le pouvoir moteur. Ce sont deux roues turbines de 50 pieds de diamètre chacune.

Ces roues sont mises en mouvement par une chûte d'eau de 52 pieds de hauteur, venant de la rivière Mississipi.

Le pouvoir moteur est de la force total de 12,000 chevaux.

A ces deux roues turbines, est attaché un axe en fer de 6 pouces de diamètre s'étendant dans toute la longueur de la bâtisse.

Sur cet axe principal sont placées quatre grandes poulies de 12 pieds de diamètre chacune et de 6 pieds de largeur. Elles sont entourées de courroies de cinq pieds de large, transmettant le mouvement aux diverses machines des étages supérieurs. Les poulies pèsent cinq tonneaux chacune et servent ainsi, par leur poids considérable, à régulariser le mouvement des moulanges et autres machines.

Au premier étage du moulin, se trouvent 200 moulanges brèvetées, dont quelques-unes à doubles meules et forment en tout 300 meules en mouvement.

Le grain passe entre 14 paires de meules avant d'être réduit en farine.

Des moulanges, le blé est transporté dans une machine appelé "séparateur" placée au troisième étage.

Dans le second étage, 12 hommes sont employés à paqueter la farine, à marquer les quarts et à les placer sur des élévateurs qui les descendent à l'étage inférieur du moulin.

Dans le troisième étage se trouvent un très grand nombre de machines "séparateur" qui servent à séparer la farine du son.

Il y a aussi un immense appareil destiné à recueillir la poussière produite par la moûture du grain. Cette machine transporte la poussière dans un immense réceptable d'où on la pousse dans la rivière par une machine à souffler.

Cette poussière est si fine et si déliée qu'elle est presque aussi inflammable que la poudre. Elle fut la cause de l'incendie du moulin il y a quelques années.

MM. Pilsbury & Cie ont soin d'arrêter le mouvement des machines une

fois la semaine. Ils choisissent pour cela le dimanche. Ainsi ils préviennent l'échauffement des meules et des tourillons ; et par ce moyen aussi évitent un incendie pouvant résulter de l'inflammation de la poussière de mouture.

MM. Pilsbury & Cie ont encore pris une précaution de plus. Ils ont pourvu le moulin de plusieurs pompes mues par l'eau et qui éteindraient tout commencement d'incendie, s'il s'en déclarait.

Aux quatre coins de l'édifice est pratiquée une grande ouverture où l'on introduit le grain destiné à la moûture.

Au moyen de machines puissantes, ce grain arrive sous les moulanges C'est alors que commence le travail de la moûture.

Tout à l'entour du moulin, sont placés des chars qui arrivent au moulin au moyen d'une chaine sans fin.

Minnéapolis est une très jolie ville ; ses rues sont propres, larges et par conséquent bien éclairées. Les maisons de

commerce et les résidences privées sont construites avec un goût exquis, et rivalisent assez avantageusement avec celles de St-Paul. Il y a des chars urbains traînés par des locomotives, qui transportent les voyageurs à quinze milles en dehors de la ville.

Les Canadiens français sont nombreux à Minnéapolis. Comme à Chicago, il y a une église exclusivement française, desservie par un prêtre d'origine canadienne, M. l'abbé Chandonnet. L'état social de nos compatriotes n'est pas des plus florissants, bien qu'ils ne soient nullement à plaindre. Avec un peu d'économie il n'y a pas de doute pourtant qu'ils réussiraient à se créer un avenir prospère.

On dit que Minnéapolis surpassera bientôt St-Paul en population et surtout en importance. Je n'ai pas de jugement à porter là-dessus, car je ne voudrais pas m'attirer les malédictions de mes amis de St-Paul, qui rivalisent de zèle pour endre leur-ville la plus prospère du

Minnesota et lui conserver sa prépondérance. On dit aussi que la population de Minnéapolis dépasse de 5,000 âmes celle de la capitale du Minnesota.

D'Emerson à Québec

De Minnéapolis nous nous rendons à Chicago de nuit, de sorte que les paysages nous restent inconnus. Le lendemain matin cependant, à notre entrée dans l'Illinois, nous avions le plaisir de revoir un pays déjà connu, mais qu'il est difficile de se lasser d'admirer. Le fait est que l'Illinois est un pays magnifique sous tous les rapports. Impossible de le trouver en défaut,qu'on le considère sous le rapport agricole ou sous le côté industriel, c'est toujours l'Etat par excellence. Aussi nous ne laissons pas que d'admirer ses productions en tous genres; le blé, le maïs, les légumes, les productions minières, etc., etc., ravissent tous nos amis de la presse, qui n'ont pas d'yeux assez grands pour tout voir et tout examiner.

L'Illinois est d'après des statistiques sûres, l'Etat qui produit le plus, et qui par ses villes et villages sert plus que tout autre à accroître la réputation industrielle et agricole de toute l'Union. Cet Etat fait l'orgueil des Etats-Unis de l'Amérique et contribue pour une large part à sa fortune.

Il est huit heures du soir et c'est un dimanche ; nous sommes rendus à Chicago, après avoir passé toute une longue journée et une nuit dans les chars, à partir de St-Paul. La ville est toute illuminée par des lumières électriques ; les théâtres ne chôment pas plus le dimanche que la semaine. Les débits de fruits, etc., sont en pleine opération, (peut-être même on y vend malgré les règlements municipaux). En tous cas, on sert les pratiques qu'elles quelles soient, pourvu qu'elles aient le bon esprit de payer la note qui leur est présentée. Ceci vient à dire qu'à Chicago on n'observe guère le repos du dimanche ; l'énigme est bien facile

à trouver, car Chicago est la ville du laisser-aller et on ne s'occupe pas plus de l'observance du dimanche qu'on ne prête attention à ne pas blesser la morale, etc.

Détroit

Nous passons deux heures dans la capitale de l'Illinois et nous prenons le "Michigan Central", en route pour Détroit, où il est bien entendu que nous aurons cinq heures à notre disposition, pour visiter la ville fondée par Lamothe Cadillac.

Fondée comme on sait, par les Français en l'année 1700, la ville de Détroit est la plus ancienne de l'Etat du Michigan. En 1812, elle fut cédée à l'Union Américaine par la couronne anglaise, qui alors semblait éprouver un souverain plaisir à donner aux Etats-Unis des possessions extrêmement importantes.

Malgré toutes les vicissitudes la ville de Détroit n'en a pas moins conservé ses traditions, ses mœurs, et l'usage de la langue française. Il n'y a pas de doute que ce

ne soit la ville la plus française des États-Unis. Mais la tendance de la population vise à tout angliciser, et cela se conçoit facilement, quand on considère que la majorité est anglaise.

Cela n'empêche pas toutefois que le premier drapeau qui ait flotté sur le territoire de l'Ouest a été le drapeau de la France.

Et comme l'a si bien dit M. Lacroix, qui a consacré plusieurs de ses écrits à l'étude de la fondation de Détroit, " le premier signe de la rédemption par toute la Nouvelle-France, a été érigé par la main des Français, et l'Evangile a été prêché la première fois par des *prêtres français.*

Devant la robe noire du missionnaire, le casse-tête de l'Indien est tombé de ses mains, et le plus fier républicain de l'Amérique Septentrionale a baissé son front altier devant la croix du Christ.

Las premiers martyrs de la foi, tombés sous la hache du farouche sauvage, furent des *missionnaires français*, qui,

seuls,sans armes et sans or, vinrent braver les fatigues, les périls et la mort pour la gloire de Dieu et le salut des âmes.

Le premier temple que le Détroit a vu s'élever à la Majesté Suprême, a été un temple catholique : le premier enfant qui a été régénéré dans les eaux baptismales ; le premier mariage qui a été béni par l'Eglise et la première tombe qui s'ouvrit pour recevoir la première victime de la mort, ont été des fils de la France. Voilà ce que nous enseigne la véritable histoire de l'Ouest.

Trente-huit ans s'étaient écoulés depuis la fondation et l'établissement de Détroit, et son fondateur, M. de Lamothe-Cadillac était mort. M. Joseph fut nommé administrateur des biens que son frère possédait à Détroit, et le 28 août, 1738, " toute la terre du Détroit " sur laquelle est à présent bâtie la ville, fut vendue par lui en sa qualité de " procureur," à M. Barnard Maichen pour " la somme de cinq mille piastres.

Aujourd'hui vingt-cinq pieds de front

sur une des rues principales, coûtent le triple de toute cette somme.

Il a quelques années toute la ville du Détroit fut mise en éveil.

Un document d'une importance et d'une rareté extraordinaire se trouvait, par un heureux hasard, entre les mains de M. Lacroix.

La curiosité publique était à son comble. Toute la presse, sans distinction, voulait voir et palper ce papier d'une si haute valeur; et le lendemain, toutes les feuilles de la ville en parlaient et faisaient force commentaires. Les bouquins, les tracés, les plans et les archives de la ville qui dormaient tranquilles depuis des années sur leurs rayons couverts de poussière, furent arrachés avec avidité de leur sommeil, époussetés, examinés, étudiés et commentés. D'après l'examen qu'on en a fait, on a pu constater jusqu'à un certain point que, quand le Détroit fût vendu, en I738, par le frère de M. de Cadillac, la ville pouvait contenir une population

de 455 âmes ; elle avait deux rues de vingt pieds de large et trente habitants, sans compter quelques huttes. De nos jours encore on respecte et vénère chaque pied de terrain qui appartenait autrefois à son fondateur.

Détroit est une jolie ville, je l'ai parcourue en tous sens, et je dois avouer que j'ai été frappé par la beauté de ses édifices, de ses résidences privées, de ses carrés, par la propreté de ses rues, par le bon air qu'on y respire, et sa physionomie générale. On se sent plus chez soi que dans toutes les autres villes de la grande République. Les constructions sont généralement faites dans un bon style. Les édifices publics ne le cèdent pas en beauté à ceux de Chicago : ce qui n'est pas peu dire. Tous les excursionnistes sans exception ont été unanimes à admettre que Détroit est une très belle ville.

Quatre heures sont bientôt passées quand on visite une ville intéressante ; aussi ce fut avec regret que je me vis

pour ainsi dire forcé de quitter Détroit afin de suivre les excursionnistes d'Ontario jusque dans leur ville-capitale.

Nous nous rendons à la gare du "Canada Southern" vers midi pour prendre le train qui se dirige au sud vers le lac Erié, longeant sur tout le parcours, distance d'une quinzaine de milles environ, la rivière Détroit. Les paysages sont très attrayants et la campagne m'a paru très riche sur tout le trajet. La rivière Détroit n'est pas bien large, et à l'endroit où le train doit la traverser, il y a un pont qui communique de la terre ferme jusqu'à la Grosse Isle. De ce dernier endroit un bateau passeur fait le service régulier d'un côté à l'autre de la rivière touchant à Amherstsburgh, qui se trouve sur le sol canadien.

D'Amhertsburg à St-Thomas, le pays n'offre rien qui puisse intéresser. Nos compagnons de voyage commencent à nous quitter; à St-Thomas les adieux commencent à se faire, et depuis St-Thomas jusqu'à Toronto,

nous perdons plusieurs de nos plus intimes amis, entre autres notre charmant secrétaire, M. Climie, et madame Climie, M. Weld, madame et mademoiselle Weld ; cette dernière rédige en partie le " Farmer's Advocate, " un des meilleurs journaux d'agriculture que nous connaissons. A chaque station où nos amis nous quittent pour aller dans leur famille, nous chantons nos airs les plus en vogue, et crions des hourrahs frénétiques en l'honneur de chacun d'eux. Les liens d'amitié ainsi contractés dans un voyage de trois semaines, entre des gens qui ont à supporter les mêmes fatigues et les mêmes ennuis, se resserrent facilement. La preuve en est que plusieurs d'entre nous se sont fait des amis dévoués de la plupart des journalistes d'Ontario. Tous nous ont montré une bien vive sympathie, et j'en appelle à mes compagnons de voyage de Québec qui seront unanimes à déclarer que MM. Pense, Climie, Allen, Weld, Law,

Stevenson, Calloway, Higgins, Tye, James, mesdemoiselles Crawford et Horton, et une foule d'autres nous ont donné des preuves de la plus franche amitié.

Enfin nous voilà rendus au terme de notre voyage, c'est-à-dire à Toronto, qui était le véritable point de départ. Les adieux se font cette fois d'une manière encore plus solennelle et plus touchante. Chacun prend sa direction, et moi je vais m'installer à l'hôtel Walker, à deux pas de la gare du "Credit Valley"; la journée du lendemain devant être consacrée à une promenade aux chutes de Niagara.

A 7 heures le surlendemain matin, nous prenions le convoi du Grand-Tronc, qui nous déposait le soir en pleine santé à la gare Bonaventure. Et le matin du 8 septembre nous revoyions notre cher Québec, nos familles et nos amis, après une absence de dix-huit jours, et après avoir accompli le plus beau voyage qu'il nous ait été donné encore de faire,

en compagnie de gens gais, courtois et remplis de meilleures dispositions à l'égard des excursionnistes de la province de Québec. J'espère que l'année prochaine nous aurons le plaisir de saluer ces braves journalistes, dans un endroit qui ne sera pas très éloigné de Québec. C'est le souhait le plus ardent que je forme, de concert avec tous ceux qui ont pris part à l'excursion de 1882.

Quelques notes

pour ceux qui désirent aller se fixer au Nord-Ouest ou au Manitoba.

I

Culture et Chauffage

On cultive dans le Nord-Ouest canadien toute espèce de céréales ; le blé donne en moyenne 25 minots par arpent ; l'avoine, 50 minots ; l'orge 40 minots ; le seigle et le sarrazin, 35 minots ; les pois, 25 minots.

Le blé-d'Inde ne réussit pas très bien.

Le lin et le chanvre donnent un excellent rendement.

Les pommes de terre ou patates viennent mieux que partout ailleurs dans le Dominion of Canada. Des cultivateurs en ont récolté jusqu'à 1,200 minots par arpent.

La moyenne de production des navets et de 600 minots par acre de terre.

Les légumes en général poussent avec une vigueur extrême. Les choux, les carottes, les oignons, melons, citrouilles, betteraves, panais croissent à merveilles.

Les fruits sauvages ne manquent pas dans ces fertiles contrées. On trouve les bluets, les mures, les atocas, les fraises, les merises, les framboises, etc.

Les fruits du jardin, comme les pommes, les prunes, les poires, les gadelles, groseilles, cerises peuvent donner aux colons les meilleurs, rendements.

Le poisson abonde dans tous les lacs et rivières du Nord-Ouest et du Mani-

toba. On mentionne comme les plus nombreux la carpe, le doré, le brochet, le maskinongé, le poisson blanc, la barbue, le saumon, la truite et une foule d'autres.

Les gibiers et les animaux à fourrure y sont extrêmement nombreux, entre autres le bison, l'ours, le caribou, le cerf, le chevreuil, le loup, la chèvre et le mouton des Montagnes, le renard, le chat sauvage, le chat tigre, l'hermine, le lapin, le vison, le castor, le rat musqué, la belette, le faisan, la perdrix, les canards, les tourtes, etc.

Le bois et le charbon ne sont pas aussi rares qu'on le croit généralement. Il y a de précieuses mines de houille le long des différentes branches de la Saskatchewan et dans la province du même nom. On a trouvé du charbon sur les bords de la rivière McLeod, d'Athabaska, de la Paix, Mackenzie, à la Bataille et à la Biche. Il existe un terrain houillier d'à peu près 25,000 milles carrés dans cette région bornée au nord par la

rivière Athabaska et au sud par la rivière à la Biche, et dont la profondeur est au moins de 300 pieds.

Il y a également du charbon près de la rivière Souris, et à quelques milles à l'est d'Emerson.

En supposant même que le bois et le charbon feraient défaut, les colons peuvent compter sur de vastes dépôts tourbeux qui peuvent fournir un excellent combustible.

II

Les terres du Nord-Ouest

On a divisé les terrains en townships de six milles carrés. Ces townships sont divisés en 36 sections. Chaque section a une étendue de 640 acres ou un mille carré.

Pour obtenir un titre du gouvernement chaque colon doit cultiver son lot de terre pendant trois ans, en vertu de la loi du *homestead*. Il lui faut être âgé de 18 ans et payer $10 pour l'inscription de son lot.

A part la loi du *homestead*, le colon

peut acheter une quantité égale de terrain dans le voisinage immédiat, à des prix variant de $2 à $2.50 l'acre conformément aux dispositions établies par le Gouvernement et par le Syndicat du Pacifique.

Les endroits les plus fertiles de cette partie du pays sont les vallées des rivières Rouge, Assiniboine, de la Pluie, du Cygne, de Qu'Appelle, de Souris, de la Saskatchewan, de l'Athabaska, de la Rivière à la Paix.

Les seuls inconvénients qui se présentent sont les gelées un peu hâtives, les maringouins, les mauvais chemins, les tempêtes, les feux de prairies, les sauterelles et le Sauvages.

Ces inconvénients ne sont pas d'une nature très sérieuse et il est très facile de se mettre à l'abri de ces derniers qui, du reste, ont des allures assez pacifiques.

III

Le voyage au Nord-Ouest

On se rend au Nord-Ouest de bien des manières. Les lignes suivantes sont

celles qui peuvent donner le plus de confort possible a l'émigrant canadien français.

Chemin de fer du Grand Tronc—de Québec à Chicago.

Chemin de fer de Chicago, Milwaukee et Saint-Paul—de Chicago à Saint-Paul.

Chemin de fer de Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba—de Saint-Paul à Saint-Vincent.

Embranchement de Pembina du Pacifique Canadien—de Saint-Vincent à Saint-Boniface ou Winnipeg.

Par cette voie, l'émigrant ne change de convoi que trois fois seulement.

II

Chemin de fer du Grand-Tronc—de Québec à Chicago.

Chemin de fer de Chicago et du Nord-Ouest—de Chicago à Saint-Paul.

Chemin de fer de Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba—de Saint-Paul à Saint-Vincent.

Embranchement de Pembina du Pacifique Canadien—de Saint-Vincent à Saint-Boniface ou Winnipeg.

Par cette voie encore, l'on ne change de convoi que trois fois.

III

Chemin de fer du Grand-Tronc—de Québec à Détroit.

Chemin de fer du Michigan Central—de Détroit à Chicago.

Chemin de fer de Chicago Milwaukee, et Saint-Paul — de Chicago à Saint-Paul.

Chemin de fer de Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba—de Saint-Paul à Saint-Vincent.

Embranchement de Pembina du Pacifique Canadien—de Saint-Paul à Saint-Boniface et Winnipeg.

Par cette voie, il faut donc changer de convoi quatre fois.

PAR TERRE ET PAR EAU

V

Chemin de fer du Grand-Tronc—de Québec à Sarnia.

Steamers de la Compagnie de transport du Nord-Ouest—de Sarnia à Duluth, par les lacs.

Chemin de fer du Pacifique Américain du Nord—de Duluth à Glyndon.

Chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba—de Glyndon à Saint-Vincent.

Embranchement de Pembina du Pacifique Canadien—de Saint-Vincent à Saint-Boniface ou Winnipeg.

VI

Chemin de fer du Grand-Tronc—de Québec à Toronto.

Chemin de fer du Nord—de Toronto à Collingwood.

Steamers de la Compagnie du lac Supérieur—de Collingwood à Duluth.

Chemin de fer du Pacifique Américain du Nord—de Duluth à Glyndon.

Chemin de fer de Saint-Paul, Minneapolis et Manitoba—de Glyndon à Saint-Vincent.

Embranchement de Pembina du Pacifique Canadien—de Saint-Vincent à Saint-Boniface ou Vinnipeg.

Les agents d'émigration pour le Canada sont ceux qui peuvent donner

la plus grande somme d'informations. Il suffit de s'adresser à eux comme suit :

M. L. Stafford, Pointe-Lévis, P. Q.

M. J. J. Delay, Montréal, P. Q., rue Bonaventure.

M. W. J. Willis, Ottawa, Ont.

M. R. MacPherson, Kingston, Ont., rue William.

M. J. A. Donaldson, Toronto, Ont., avenue Strachan.

M. John Smith, Hamilton, Ont.

M. A. G. Smyth, London, Ont.

M. E. Clay, Halifax, N. E.

M. Samuel Gardner, Saint-Jean, N. B

M. Jean E. Têtu, Emerson, Man.

M. W. Hespeler, Winnipeg, Man.

Les émigrants devront se mettre en garde contre les agents des nombreux embaucheurs américains dont le siège d'opération est surtout à Duluth, à Saint-Paul, à Saint-Vincent et aux Grandes Fourches (Grand-Forks). Il y a encore les voleurs de billets de passage qui sont disséminés un peu partout.

Comme dernier conseil aux émigrants nous leur dirons, comme M. E. Tassé qui a écrit une excellente brochure sur le Nord Ouest :

L'émigrant ne devra pas s'absenter plus de six mois de son *homestead*, sans la permission du ministre de l'intérieur. Autrement, il s'exposerait à perdre ses droits.

Il ne pourra couper de bois sur son terrain que pour son usage personnel et exclusif : la loi lui défend d'en vendre avant d'avoir eu ses titres de propriété.

Il aura soin de n'acheter aucun transfert de lots, avant que l'agent ait recommandé l'émission des lettres patentes : ce transfert serait nul, en pareil cas.

Il fera enregistrer de suite le *transfert* qu'il achètera, au ministère de l'intérieur, en payant une légère somme.

Il évitera de s'établir sur des terres déjà réclamées, ce qui lui fera dépenser inutilement son temps et son argent.

Il n'achètera aucune terre patentée, avant d'obtenir un certificat du bureau

d'enregistrement et du shérif constatant que la propriété n'est grevée d'aucune hypothèque ou charge quelconque; puis, il enregistrera son contrat sans retard.

Il établira la preuve de l'occupation et de la culture de sa terre, pour obtenir la patente, devant l'agent local, appuyé du serment de deux témoins désintéressés.

Il aura le privilège, après avoir obtenu sa patente pour une première terre, de s'inscrire pour un second *homestead* aux mêmes conditions.

Enfin, il sera tenu de réclamer son droit d'établissement ou le *homestead*, trois mois après que l'agent local des terres aura reçu avis de l'arpentage, s'il se fixe sur des terres non arpentées, le gouvernement n'étant pas tenu, cependant, de protéger aucun colon établi sur des réserves, etc.

On sait peut-être que le terrain concédé par le gouvernement n'est susceptible de saisie qu'après l'émission des

lettres patentes. La loi de Manitoba protège également le colon pauvre, en exemptant de la saisie ses instruments aratoires, un certain nombre d'animaux, et la terre qu'il cultive—de pas plus de 160 acres—ainsi que les bâtiments. Il en est à peu près de même dans les territoires du Nord-Ouest.

IV

Nous croyons utile d'indiquer approximativement les distances qui séparent les principaux endroits de la province du Manitoba et des territoires.

AU NORD DE WINNIPEG

		Milles.
De Winnigeg à	Selkirk	24
"	Gimli-Colonie islandaise	33

AU SUD DE WINNIPEG

		Milles.
De Winnipeg à	Sainte-Agathe	22
"	Morris	36
"	Emerson	65
De Emerson à	Mountain City	35
"	Crystal City	85
"	Montagne à la tortue—(bureau des terres	150
"	Rivière Souris	170

A L'EST DE WINNIPEG

		Milles.
De Winnipeg à	Sainte-Anne des Chênes...	30
"	North-West Angle, lac des Bois...................,	110
"	Portage du Rat...............	133
"	Baie du Tonnerre..........	435

A L'OUEST DE WINNIPEG

De Winnipeg à	la Baie Saint-Paul..........	30
"	(Lac Manitoba) St-Laurent	60
"	*via le Pacifique* à Portage la Prairie.	54
"	" Brandon	133
"	" Broadview	246
"	" Regina.........	360
"	*via Brandon* à Manitoba....	150
De Winnipeg	*via Brandon* à Birtle.........	215
"	" Fort Ellice...	230
"	au Fort qu'Appelle.........	360
"	Calgary, Montagnes Rocheuses	800
"	Edmonton au nord.........	880

V

TERRES DU NORD OUEST

Règlements officiels

Les règlements suivants concernant la vente et la colonisation des terres fédérales dans la province du Manitoba et

les territoires du Nord-Ouest seront, à dater du 1er janvier 1882, substitués aux règlements maintenant en vigueur et portant la date du vingt-cinquième jour de mai 1881.

1. Les terres arpentées dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest seront classées comme suit pour les fins des présents règlements :

Classe A.—Terres situées d'un côté ou l'autre de la voie principale du chemin de fer CanadienduPacifique et de ses voies de raccordement dans un rayon de vingt quatre milles.

Classe B.—Terres situées d'un côté ou l'autre de tout chemin de fer projeté (autre que le chemin de fer Canadien du Pacifique) approuvé par un arrêté du Conseil-publié par la *Gazettee du Canada,* dans un rayon de douze milles.

Classe C.—Terres situées au sud de la voie principale du chemin de fer Canadien du Pacifique et non comprises dans les classes A et B.

Classe D—Terres autres que celles comprises dans les Classes A B et C.

2. Les sections portant les numéros pairs dans toutes les classes précédentes

seront réservées exclusivement pour les établissements (homesteads) et les préemptions.

a. Excepté pour la Classe D où elles pourront être affectées par des arrangements de colonisation tel que ci-après prescrit.

b. Excepté là où il sera nécessaire de fournir des lots à bois aux colons.

c. Excepté dans le cas où le ministre de l'intérieur jugera nécessaire, en vertu des actes concernant ler terres fédérales, de réserver certaines terres et de les vendre par encan public ou d'en disposer autrement suivant l'Ordre du Gouverneur en Conseil.

3. Les sections portant les numéros impairs dans la Classe A sont réservées pour la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

4. Les sections portant les numéros impairs dans les Classes B et C seront offertes en vente au prix de $2.50 l'acre, payable au temps de la vente :

a. Excepté dans les cas où il en aura été ou il en sera autrement disposé par le Gouverneur en Conseil.

5. Les sections portant les numéros impairs dans la Classe D seront offertes

en vente au prix de $2 l'acre, payables au temps de la vente :

a. Excepté dans les cas où il en aura été ou il en sera autrement disposé par le Gouverneur en Conseil.

b. Excepté les terres affectées par les arrangements de colonisation, tel que ci-après prescrit.

6. Les personnes qui, après l'arpentage, mais avant la passation de l'arrêté du conseil du 9 octobre 1879—excluant les sections de nombre impair, de l'inscription comme établissement (homestead), auront pris possession de certaines terres dans les sections de nombre impair, en y résidant et en les cultivant, obtiendront la permission, si elles continuent de les occuper, de faire une inscription comme établissement (homestead), et préemption, tout comme si ces sections portaient un nombre pair.

PRÉEMPTIONS

7. Les prix pour les lots de préemption seront comme suit :

Pour les terres situées dans les classes A, B et C, $2.50 l'acre.

Le paiement sera fait en une seule somme à l'expiration des trois années qui suivront la date de l'inscription, ou aussitôt que le

colon pourra, en vertu des actes concernant les terres fédérales, obtenir des lettres patentes pour l'établissement (homostead) auquel appartient telle préemption.

COLONISATION

Plan Numero un.

8. Des arrangements pourront être faits avec un particulier ou une compagnie (ci-après appelés la partie contractante) pour la colonisation de lisières de terre aux conditions suivantes;

a. Le requérant devra convaincre le gouvernement qu'il est de bonne foi et capable d'accomplir ce qui sera stipulé dans les règlements.

b. La lisière de terre ainsi accordée sera la Classe D.

9. Les sections de nombre impair comprises dans telle lisière pourront être vendues au taux de $2 l'acre, payable un cinquième comptant au temps de la signature du contrat, et la balance en quatre versements annuels égaux, à dater de là. La partie contractante paiera aussi au gouvernement cinq centins par acre pour l'arpentage

du terrain acheté par elle. cette somme étant payable en quatre versements annuels égaux aux mêmes dates que les versements sur le prix d'achat. Un intérêt de six pour cent par année sera chargé sur tous les versements dus.

a. La partie contractante devra coloniser sa lisière de terre dans les cinq ans qui suivront la date du contrat.

b. Cette colonisation consistera à établir deux colons sur les établissements (home steads) dans chaque section de nombre pair et de même deux colons sur chaque section de nombre impair.

c. La partie contractante pourra avoir les garanties pour les avances faites aux colons sur les établissements (homestead) en conformité de la 10e section de l'acte 44 Vict., Chap. 16 (l'acte adopté en 1881 pour amender les actes concernant les terres fédérales.

d. Les établissements (homestead) de 160 âcres seront la propriété du colon, et ce dernier aura le droit d'acheter le lot de préemption appartenant à son établissement (homestead) au prix de $2. l'acre, payable en une seule somme à l'expiration des trois années qui suivront la date de l'inscription, ou plutôt suivant que le dit colon pourra en conformité des actes concernant les terres

fédérales, obtenir des lettres patentes pour son établissement (homestead.)

e. Lorsque le colon sur un établissement (homestead) ne prendra pas le lot de préemption auquel il a droit, il sera loisible à la partie contractante, dans les trois mois qui suivront la perte de tel droit pour le dit colon, d'acheter le susdit lot au prix de $2 l'acre, payable au comptant lors de l'achat.

10. En considération de la colonisation opérée sur la lisière de terre de la manière indiquée dans la sous-section *b* de la clause précédente, il sera accordé à la partie contractante une diminution, de la moitié du prix d'achat primitif des sections de nombre impair.

a. Durant chacune des cinq années couvertes par le contrat, il serait fait une énumération des colons placés par la partie contractante sur la lisière en conformité de la sous-section *b* de la clause 9 de ces règlements, et pour chaque colon *bonâ fide* ainsi trouvé, une diminution de cent vingt piastres sera mise au crédit de la personne; mais le total des sommes ainsi mises au crédit de la personne ne devra pas excéder celle de cent vingt piastres pour chaque colon *bonâ fide* trouvé sur la dite lisière de terre, en conformité de la susdite sous-

section au temps de la dernière énumération.

b. A l'expiration des cinq années, il sera fait une énumération des colons *bonâ fide* sur la lisière de terre, et s'il est constaté que ces derniers sont aussi nombreux et établis de la façon qu'indique la sous-section *b* de la clause 9 de ces règlements, une diminution nouvelle et finale de quarante piastres par colon sera mise au crédit de la partie contractante, laquelle somme, une fois ajoutée à celles précédemment créditées, s'élèvera à la moitié du prix d'achat des sections de nombre impair et réduira le prix de ces dernières à une piastre l'acre. Mais s'il est constaté que le nombre total des colons requis par ces règlements n'est pas sur la lisière de terre ou qu'ils ne sont pas placés conformément à la sous-section 6 de la clause 9 de ces règlements, alors, pour chaque colon de moins que le nombre requis, ou placé autrement que le prescrit la dite sous-section, la personne perdra cent soixante-six piastres de diminution.

d. Si en n'importe quel temps durant l'existence du contrat, la partie contractante manque de remplir l'une des conditions prescrites, il sera loisible au Gouverneur en Conseil d'annuler la vente du terrain acheté, et de traiter la partie contractante comme il semblera

opportun de le faire dans les circonstances.

d. Pour avoir droit à la diminution, la partie contractante devra fournir au ministre de l'intérieur une preuve satisfaisante que la lisière de terre a été colonisée en conformité de la sous-section *b* de ces règlements.

Plan No 2

En vue d'encourager la colonisation par les capitalistes qui désireraient cultiver de plus grandes fermes que celles qui peuvent être achetées là où les règlements veulent que chaque section compte deux colons (mais sans diminuer le nombre de colons requis dans chaque township), des arrangements peuvent être faits avec une compagnie ou un particulier (ci-après désigné sous le nom de partie contractante) pour la colonisation de lisières de terrain aux conditions suivantes :

a. Le requérant devra convaincre le gouvernement qu'il est de bonne foi et capable d'exécuter les stipulations contenues dans ces règlements.

b. La lisière de terrain ainsi accordée sera dans la classe D.

c. Tout le terrain compris dans cette lisière pourra être vendu moyennant deux piastres l'acre payables comptant, lors de la conclusion du contrat. La partie contractante paiera en même temps au gouvernement cinq centins par acre pour l'arpentage de la terre achetée par elle.

d. La partie contractante devra dans les cinq ans à dater du contrat, coloniser le township ou les townships compris dans sa lisière de terre.

e. Telle colonisation consistera à placer cent vingt-huit colons de bonne foi dans chaque township.

12. En considération de la colonisation faite sur sa lisière de terre de la manière indiquée dans la sous-section *c* de la clause qui précède immédiatement, la partie contractante obtiendra une diminution de la moitié du prix d'achat primitif.

a. Durant chacune des cinq années couvertes par le contrat, il sera fait une énumération des colons placés par la partie contractante sur sa lisière de terre, conformément à la sous-section *c* de la 11e clause de ces règlements, et pour chaque colon *bonâ fide* ainsi trouvé sur la dite lisière de terre, il sera remis à la dite partie contractante une somme de cent vingt piastres ; mais le total des sommes remises ne devra en aucun temps excéder cent vingt piastres pour chaque colon *bonâ fide* trouvé sur la terre, en conformité de la dite sous-section au temps de la dernière énumération.

b. A l'expiration des cinq années, il sera fait une énumération des colons *bonâ fide* placés par la partie contractante sur sa lisière de terre, et s'il est constaté qu'ils sont du nombre et dans la situa-

tion que prescrit la sous-section *e* de la clause 11 de ces règlements, il sera fait une nouvelle et dernière remise de quarante piastres par colon, laquelle somme une fois ajoutée à celles précédemment remises à la partie contractante, s'élèvera à la moitié du prix d'achat de la lisière de terre et réduira ce dernier à une piastre par acre. Mais s'il est constaté que le nombre requis n'y est pas ou se trouve placé autrement que voulu par la dite sous-section, la partie contractante perdra le droit à une diminution de cent soixante piastres.

e. Pour avoir droit à la diminution, la partie contractante devra convaincre le ministre de l'intérieur que la lisière de terre a été colonisée en conformité de la sous-section de la 11e clause de ces règlements.

AVIS OFFICIEL

13. Le gouvernement devra donner avis dans la *Gazette du Canada* de tous les arrangements conclus pour la colonisation des lisières de terre en conformité des plans ci-dessus, afin que le public puisse respecter les droits des acheteurs.

BOIS POUR LES COLONS

14. Le ministre de l'intérieur pourra faire réserver n'importe quelle section nombre pair ou impair garni de bois, pour pourvoir ou fournir aux colons des établissements (homesteads); et tout tel

colon pourra, quand l'occasion s'en présentera, acheter un lot à bois n'excédant pas 20 acres, au prix de $5 comptant l'acre.

15. Il sera loisible au ministre de l'intérieur, en vertu des actes concernant les terres fédérales, d'accorder des licences pour couper du bois sur les terres dans les townships arpentés. Les terres désignées dans ces licences seront par là retirées et fermées aux homesteads ou préemptions.

TERRES A PATURAGES.

16. Il pourra être affermé, en vertu de l'acte 44 Victoria, chapitre 16, des lisières de terre devant servir de pâturages aux conditions suivantes :

a. Ces baux seront pour un terme n'excédant pas vingt et un ans et aucun d'eux ne devra comprendre plus de 100,000 acres.

b. Dans un territoire arpenté, la terre comprise dans un bail sera décrite comme township et sections. Dans un territoire non arpenté, la personne à qui on aura promis un bail devra, avant la conclusion de tel bail, faire arpenter la lisière de terre à ses propres frais par un arpenteur des terres fédérales, sous les instructions de l'arpenteur général ; et le plan et les notes de tel

arpentage seront déposés aux archives du département de l'intérieur.

c. Le preneur devra payer une rente annuelle de $10 pour chaque mille acres compris dans un bail, et devra dans les trois ans qui suivront la date du bail, placer sur la lisière de terre une tête de bétail pour chaque dix acres de terre compris dans le bail, et devra durant ce temps maintenir sur telle lisière de terre un troupeau dans cette proportion au moins.

d. Après avoir placé le nombre prescrit de bestiaux sur la lisière de terre louée, le premier pourra acheter des terres dans la région comprise dans le bail dour une maison de ferme et un *corral*, moyennant le prix de $2 payables comptant.

e. Le preneur encourra la résiliation de son bail s'il manque de se conformer aux conditions.

17. Si deux personnes ou plus sollicitent chacune un bail pour les mêmes terres à pâturage, des soumissions seront demandées, et le bail sera accordé à la personne offrant la plus forte prime en sus de la rente. La dite prime sera payable avant la conclusion du bail.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

18. Les paiements pour les terres pourront être faits en numéraire, en script ou en certificats de primes militaires ou de police.

19. Les présents règlements ne s'appliqueront pas aux terres qui ont quelque valeur comme emplacements de ville, ni aux terrains houillers ou autres terrains miniers, ni aux carrières de marbre ou de pierre, ni aux terres sur lesquelles se trouveront des pouvoirs d'eau ; ils n'affecteront pas non plus les sections 11 et 29 dans chaque township ou canton qui sont des terres affectées au maintien des écoles publiques, ni les sections 8 et 26, qui sont des terres appartenant à la compagnie de la Baie d'Hudson.

Par ordre,

LINDSAY RUSSELL,
Arpenteur-général.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
Ottawa, 23 décembre 1881.

TABLE DES MATIERES